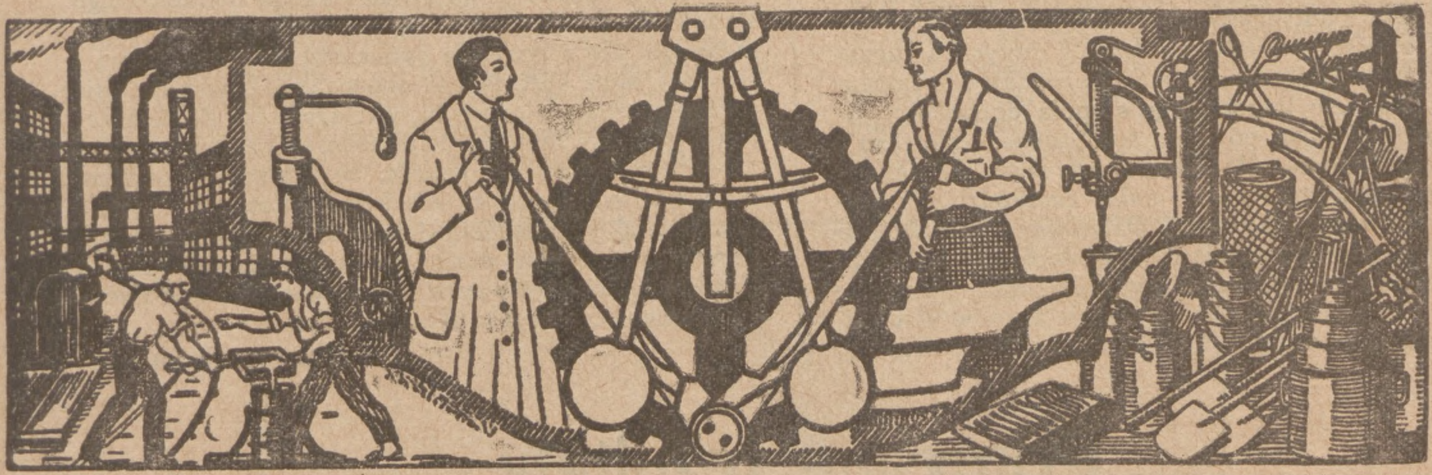
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.



PRZEDPŁATA
kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.
Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 39 | Poznań, 27 września 1930 | Rok X

Targi Wschodnie a stołeczne sfery gospodarcze

(Dop. Red.: Artykuł niniejszy, wskazujący na jedną z bolączek polskiego „centralizmu", polecamy uwadze „czynników miarodajnych", po poprzedniem już wskazaniu na szkodliwość wzajemnej „konkurencji" polskich imprez targowych. Z drugiej strony nie należy chyba lekceważyć prób do stworzenia też w Warszawie pewnego typu corocznych „Targów Centralnych" jako pewnego rodzaju resumée wszystkich wysiłków regionalnych, wzgl. poszczególnych Targów, mogących liczyć na poparcie Warszawy.)

Stosunek warszawskich sfer przemysłowych do Targów Wschodnich jest nieco dziwny. Podczas, gdy przemysł Górnego Śląska czy Poznańskiego brały w nich żywy udział, Warszawa okazuje im raczej pewną niechęć. Co więcej, podczas kiedy zasięg promieniowania Targów Wschodnich rozszerzył się w ostatnich latach, obejmując wszystkie kraje Środkowej Europy, bałtyckie, a nawet Bliskiego Wschodu, podczas, gdy ilość odwiedzających Targi kupców zagranicznych stale wzrasta, stołeczne sfery gospodarcze stosują do Targów Wschodnich pewnego rodzaju ostracyzm.

Jakie są przyczyny tego zjawiska? Czy są może Targi Wschodnie rzeczywiście tą małą lokalno-prowincjonalną imprezą, za jaką je stolica chętnie uważa? Czy ramy Targów Wschodnich stały się z biegiem czasu tak ciasne, że nie masz w nich pomieszczenia dla kupców i przemysłowców z Kongresówki? Dlaczego ta ucieczka?

Kto chciałby doszukać się rzeczowych i uzasadnionych momentów, któreby bodaj w części mogły usprawiedliwić dziwne stanowisko Warszawy, traciłby tylko czas nadaremnie. Najskrupulatniejsza analiza nie może takich momentów ujawnić. Ani są Targi małą lokalną imprezą, ani też zakres ich działania nie skurczył się. Przeciwnie z instytucji skromnej, której losy stały pod niejednym znakiem zapytania zdołały przeobrazić się w przedsiębiorstwo, orbitą swych wpływów obejmujące całokształt życia gospodarczego Państwa, więc też stolicy. Przyczyna tej abnegacji leży na zupełnie innej płaszczyźnie. Wchodzą tu w grę momenty psychologiczne, wchodzi w grę dziwna, niezrozumiała i niedająca się niczem wyperswadować awersja, jaką stolica do Targów Wschodnich od zarania tej instytucji żywi.

Przypominamy, że w 1926 roku, bezpośrednio po ukończeniu VI. kampanji Targów Wschodnich, odkryła Warszawa nagle swe powołanie do własnych targów. W łonie Polskiej Ligi Ekonomicznej utworzoną została podkomisja wystawowa, która miała się zająć zorganizowaniem targów warszawskich. Zaprzęgnięto do pracy najcięższe armaty naszego przemysłu i handlu. Pomysł jednak nie wyszedł poza stadjum słomianego ognia kombinacyj. Widocznie znaleźli się ludzie dobrze myślący, którzy wytłumaczyli inicjatorom, że tworzenie targów ot dla fantazji i rzucania kłód pod nogi instytucji lwowskiej, która bądź co bądź ma pewne dobrze nabyte prawa i pewne zasługi wobec Państwa, jest conajmniej niełądne.

Ten szczęśliwie do historji należący incydent jest znamienną ilustracją dla mentalności stolicy. Czy men-

talność ta jest smutną pozostałością po rządach zaborczych, czy też rodzimym tworem warszawskim, — tego rozstrzygnąć nie zamierzamy. — Pewnem jest jednak, że tego rodzaju ekscentryczne stanowisko niesłychanie utrudnia współpracę. Gdzie zawiść i niechęć dyktują, tam musi się w możliwość twórczej pracy zwątpić.

Ucieczka niektórych przedstawicieli kupiectwa stołecznego z dotychczasowych Targów jest tylko wynikiem zawiści i niechęci. Innych przyczyn niema. Kupiectwo z Kongresówki okazuje jednak tem samem, że nie osiągnęło jeszcze tego stopnia dojrzałości, jakiego możnaby się po niem spodziewać. Przykro o tem wprost pisać, ale dziecinnem musi się nazwać postępowanie, które raczej sobie zaszkodzi, niż drugiemu przysporzy korzyści. Dziecinnem i wcale nieprzydatnem do zasypania rowów nieufności i obcości, dotąd niestety odgraniczających dzielnice. To metodyczne i konsekwentne bojkotowanie Targów Wschodnich przez przemysł i kupiectwo Kongresówki, jest jednym z najboleśniejszych objawów wojującego partykularyzmu. Historja zeszłorocznej kampanji Targów Wschodnich może pod tym względem dostarczyć sporo materjału.

Targom Wschodnim dąsy stołeczne nie szkodzą. Z plejady imprez targowych zdołały się wyróżnić i wybić na pierwszy plan i bez Warszawy i wbrew Warszawie. Jeżeli nadal strzegą swego dominującego stanowiska, to nie czynią tego z partykularyzmu dzielnicowego, ale z poczucia sumiennie wobec Państwa i społeczeństwa spełnionego obowiązku. Otwierają dziś po raz dziesiąty swe wrota, wyciągają też do Kongresówki gościnną dłoń. Może tegoroczna kampanja przyniesie upragnioną wiadomość, że Warszawa zaczyna pozbywać się psychozy niechęci, zwłaszcza, że najpoważniejsi jej przedstawiciele dali dobry przykład, przybywając nader licznie na kongres radców Izb Handlowo-Przemysłowych we Lwowie, zwołany z okazji Jubileuszu Targów Wschodnich.

Dr. Maurycy Fraenkel.

Pomyślne rezultaty X. Jubileuszowych Targów Wschodnich

Kryzys gospodarczy w kraju, a specjalnie przesilenie rolnictwa, odbiło się również ujemnie na Targach Wschodnich, na których pewne działy naszego gospodarstwa społecznego były reprezentowane w roku bieżącym słabiej, niż w latach poprzednich. Dotyczy to przedewszystkiem działu maszyn i narzędzi rolniczych, oraz działu automobilowego. Bardzo słaby był też udział włókiennictwa polskiego w tegorocznych Targach. Naogół jednak tegoroczne Jubileuszowe Targi Wschodnie były w ostatecznym wyniku obesłane o ⅓ lepiej, niż w roku ubiegłym. Zwracały specjalną uwagę działy: konfekcji, artykułów chemicznych, galanterji, papiernictwa, przemysłu spożywczego i elektro- oraz radjotechniki, które w roku bieżącym przedstawiały się ponad przeciętną miarę.

Godny podkreślenia jest fakt, że dział hodowlany dotychczas nigdy tak dobrze się nie reprezentował, jak na tegorocznych Targach Wschodnich, do czego niezawodnie przyczyniła się też akcja kredytowa Państwowego Banku Rolnego, który przeznaczył 150.000 złotych jako kredyt dla rolników-hodowców, zakupujących bydło i trzodę chlewną na targu zwierząt hodowlanych.

Na specjalne wyróżnienie zasłużyła organizowana w obrębie Targów Wschodnich przez Izbę Przemysłowo - Handlową we Lwowie przy współudziale Wschodnio-Małopolskiego Związku Eksporterów Jaj Ogólnokrajowa Wystawa Jajczarska, będąca pierwszą tego rodzaju na ziemiach polskich imprezą. Wystawa ta celowo pomyślana, obejmująca wszystkie etapy handlu jajczarskiego i związane z nim urządzenia z uwzględnieniem norm standardyzacyjnych, wskazała na ogromne możliwości Polski do rozwoju w tej dziedzinie, w której w ostatnich trzech latach zaznaczył się duży postęp.

Godzi się zauważyć, że zainteresowanie naogół Targami było duże. Uwzględniając słaby ruch handlu, należy podnieść, że na Targach, bardzo uczęszczanych, były zawierane w ostatnich dniach dość liczne transakcje.

Co się zaś tyczy udziału wystawców zagranicznych, to nie przekraczał on w tegorocznych Targach 30 proc. Pierwsze miejsce zpośród wystawców zagranicznych zajmują Austrja, Niemcy, Węgry i Czechosłowacja.

Warto zwrócić uwagę, że na czoło programu jubileuszowej kampanji Targów wysunięto hasło współpracy polsko - rumuńskiej, która znalazła żywy oddźwięk na gruncie rumuńskim. Zorganizowany z ramienia rumuńskiego Ministerstwa Rolnictwa przy współpracy tamtejszych Izb Przemysł.-Handlowych i Rolniczych piękny pawilon rumuński był wyrazem uświadomienia sobie przez miarodajne czynniki obu krajów wielkiej przyszłości polsko - rumuńskich stosunków gospodarczych. Do zacieśnienia węzłów gospodarczych i kulturalnych między obydwoma państwami w dużej mierze przyczynił się Kongres Polsko-Rumuńskich Izb Przemysłowo-Handlowych i „Dzień Rumuński", który zaznajomił społeczeństwo nasze z kulturą i sztuką rumuńską.

Zorganizowana analogicznie do grupy rumuńskiej specjalna grupa wystawców węgierskich pod egidą Ministerstwa Rolnictwa i Państwowego Instytutu Eksportowego była dalszym ciągiem systematycznie rozwijanego planu wciągnięcia wszystkich ościennych krajów w orbitę trwałego zainteresowania się wymianą dóbr za ich pośrednictwem i nie z winy Targów niektóre państwa, mające dla rozwoju obopólnych stosunków handlow. pierwszorzędne znaczenie, nie były na nich reprezentowane. Najważniejszą jednak zasługą Targów jest to, że nie trwają i stanowią „pogotowie" w dziedzinie naszej ekspansji gospodarczej.

Rolę Targów Wschodnich naczelny dyrektor Targów ujął następującemi słowami:

„Tegoroczne Targi Wschodnie i ich wyniki należy rozpatrywać pod innym kątem widzenia, aniżeli wszystkie poprzednie nietylko dlatego, że są one jubileuszowe. Choć i ten fakt nie jest bez znaczenia, nie miała ta instytucja zaprawdę przez ten czasokres łatwego zadania. Trzeba było przegrupować umysłowość spo-

łeczeństwa, niewierzących nawrócić, wątpiących przekonać. Trzeba było przetrzymać wszystkie zniżki walutowe, wszystkie harce inflacji. Przebrnąć zwycięsko przez wszystkie niedomagania gospodarcze. To wszystko mamy poza sobą. Targi Wschodnie zyskały sobie prawo obywatelstwa w całej Polsce. Są „naszemi" Targami, a nie jakimś egzotycznym eksperymentem, którego skutki dopiero się okażą. Można powiedzieć, że w Targach Wschodnich, jakby w soczewce skupiającej, zbiegają się promienie całego naszego życia gospodarczego. To też ten pierwszy zwycięski etap Targów Wschodnich, pokrywający się co do czasu z pierwszym samodzielnym okresem ekonomicznego stanu państwa, jest w odpowiedniej proporcji także charakterystyczny dla całej Polski i stwierdza wytrzymałość, zdolność do przystosowania się i zdrowie całego organizmu gospodarczego.

Ale nie samo spojrzenie wstecz, które nasuwa sposobność jubileuszu, nie samo podsumowanie wszystkich nowych całego dziesięciolecia pozycyj, wykazujących ogromną przewagę aktywów należy łączyć z datą jubileuszową. Bowiem tegoroczne Targi zasłużyły na najszczególniejszą uwagę, jako zjawisko, same za siebie. Odbyły się w roku wybitnej dekonjunktury, płynącego stąd zniechęcenie, a co najważniejsze, braku gotówki, obawy przed jakimkolwiek wydatkiem, epidemicznego narzekania. Co gorsza, ta dekonjunktura obejmuje niemal cały glob ziemski.



Wieża fabryki wódek J. A. Baczewskiego przed pawilonem centralnym Targów Wschodnich.

O rozwój stosunków handlowych polsko-rumuńskich

Na marginesie oficjalnego udziału Rumunji w Targach Wschodnich

Chociaż mało jest u nas ludzi dobrze znających Rumunję i stosunki gospodarcze tego kraju, każdy wie, że może on być bardzo dobrym rynkiem zbytu dla wyrobów naszego przemysłu.

Z ogólnej liczby ludności wynoszącej 17 miljonów około 14 miljonów trudni się rolnictwem. Przeprowadzona po wojnie reforma rolna odbiła się niekorzystnie na produkcji zbożowej i hodowlanej.

Musiało to znaleźć wyraz także w spadku wywozu produktów rolnych. Tylko wywóz kukurydzy stale wzrasta, natomiast wywóz żyta, owsa, a zwłaszcza pszenicy spadł w okresie powojennym bardzo silnie. Również hodowla znajduje się raczej w upadku z powodu zdegenerowania ras. W obecnej chwili rząd rumuński rozwija intensywną działalność zmierzającą do podniesienia gospodarstwa włościańskiego, zaopatrzenia go w odpowiednie maszyny rolnicze, nasiona i bydło zarodowe.

W produkcji rolnej rumuńskiej odgrywają także poważną rolę winogrona i inne owoce.

Przemysł rumuński poza jedynie przerobem ropy naftowej jest bardzo słabo rozwinięty. W roku 1927 w przedsiębiorstwach fabrycznych (za takie uznaje statystyka rumuńska przedsiębiorstwa zatrudniające conajmniej 20 robotników i rozporządzające siłą mechaniczną 5 HP.) pracowało zaledwie 203.000 robotników, z czego przypadło między innemi na przemysł:

włókienniczy . . .	37.000 robotników
metalurgiczny . .	40.000 „
spożywczy . . .	35.000 „
chemiczny	18.000 „
drzewny	41.000 „
ceramiczny . . .	21.000 „
skórniczy	10.000 „

Poza naftą do bogactw górniczych Rumunji zaliczyć można rudę żelazną, znajdującą się tam w niewielkiej ilości i mało wyzyskiwaną. Produkcja żelaza w Rumunji pokrywa tylko nieznaczną część zapotrzebowania wewnętrznego. Cały kraj, a zwłaszcza stara Rumunja i Bezarabja, są zaniedbane pod względem komunikacyjnym i wszelkiego rodzaju inwestycyj. Odczuwają one także duży brak taboru kolejowego.

Z powyższej charakterystyki stosunków gospodarczych tego kraju wynika, że może on być dla naszego

przemysłu dobrym rynkiem zbytu oraz, że charakter jego produkcji rolniczej zwłaszcza w zakresie artykułów eksportowych, nie nasuwa przynajmniej narazie większych trudności w uzgodnieniu wspólnego programu gospodarczego Polski i Rumunji.

Wywóz rumuńskiej pszenicy i kukurydzy nie może być dla nas groźny. Nieco inaczej przedstawia się sprawa wywozu świń i bydła. O ile jednak hodowla rumuńska podniesie się, pociągnie to za sobą zwiększenie chłonności tego kraju dla wyrobów przemysłowych (tekstyljów, maszyn rolniczych), które trzeba będzie odpowiednio wyzyskać.

Tymczasem niestety wymiana handlowa między Rumunją, a Polską bynajmniej nie rozwija się w pożądanym kierunku. Zilustruje to nam następujące zestawienie:

Rok	Wartość przywozu z Rumunji do Polski	Wartość wywozu z Polski do Rumunji
	w tysiącach złotych	
1923	10 175	234 035
1924	35 465	135 216
1925	39 691	106 220
1926	13 437	72 121
1927	70 756	82 408
1928	38 310	54 384
1929	27 570	64 988

Jakież są przyczyny widocznego spadku wartości wywozu z Polski do Rumunji? Umowa handlowa polsko-rumuńska z roku 1921 była już przestarzała. Frachty kolejowe rumuńskie były dosyć wysokie, co utrudniało nietylko handel między Polską a Rumunją, ale także ruch tranzytowy przez Rumunję. Trzeba tu zauważyć, że niektóre kraje konkurujące z nami korzystają z powolniejszej, lecz dużo tańszej komunikacji wodnej Dunajcem. Oczywiście, że wchodziły tu w grę także takie momenty, jak trudności kredytowe przemysłu polskiego, niedostateczna znajomość rynku rumuńskiego i brak odpowiedniej organizacji handlowej na tym terenie, tudzież brak zrozumienia dla odpowiednich form propagandy gospodarczej.

W naszym wywozie do Rumunji pierwsze miejsce zajmują tkaniny bawełniane, przędza wełniana i bawełniana, węgiel, wyroby kotlarskie, rury, blachy żelazne i stalowe, wyroby z żelaza lanego, cynk, żelazo i stal, nasiona, fajanse, nawozy sztuczne itp. Przywóz z Rumunji do Polski obejmuje głównie produkty spożywcze, owoce, wina.

Trzeba przyznać, że w ostatnich czasach rządy rumuński i polski zrobiły dużo dla ułatwienia wzajemnej wymiany handlowej. Przedewszystkiem nowa taryfa celna rumuńska, obowiązująca od 1 sierpnia 1929 roku, wprowadziła pewne reformy, idące raczej w kierunku liberalnym, jeżeli chodzi o wyroby przemysłowe, zwłaszcza maszyny i półfabrykaty. Traktat handlowy polsko-rumuński, który ostatnio wszedł w życie, zapewnił nam zniżki celne, dochodzące do 30 proc. dla artykułów włókienniczych, nasion buraczanych, wyrobów metalurgicznych, nawozów sztucznych itd. W zamian za to Rumunja uzyskała zniżki na warzywa, owoce, konfitury itp.

Nowa kolejowa taryfa związkowa polsko-rumuńska zapewnia cały szereg zniżek dla towarów polskich w Rumunji i rumuńskich w Polsce. Trzeba tu między innemi wymienić 25 proc. zniżkę od normalnej taryfy, udzieloną przez Rumunję dla wszelkiego rodzaju wyrobów metalurgicznych i maszyn.

Taryfa tranzytowa obniżoną została jeszcze wydatniej, dla niektórych artykułów o 45 proc. Dzięki tym ułatwieniom niewątpliwie będzie się mógł ożywić nasz wywóz do Rumunji, tudzież ruch tranzytowy na odwiecznym szlaku, łączącym M. Czarne z Bałtykiem. Zapewne dużo jest jeszcze do zrobienia w zakresie usprawnienia ruchu kolejowego. Wolne strefy celne w portach rumuńskich mogą oddać nam poważne usługi. Gałacz powinien stać się bazą operacyjną polskiego przemysłu na terenie Bliskiego Wschodu.

Niewątpliwie jednak dużo zależy przedewszystkiem od inicjatywy prywatnej. Sfery gospodarcze obu krajów powinny zrozumieć, że tylko planowy wysiłek organizacyjno-handlowy i propagandowy może wprowadzić na nowe, realne tory wielką ideę zbliżenia gospodarczego Polski i Rumunji, tudzież skierowania tranzytu z morza Bałtyckiego na morze Czarne drogą, wiodącą przez te kraje.

Lwów, jako miasto leżące w połowie tej drogi, znakomicie nadaje się do odegrania roli centrum handlu polsko-rumuńskiego. Ma on pod tym względem świetne tradycje historyczne, większą, niż jakiekolwiek inne miasto polskie znajomość stosunków gospodarczych Rumunji, wreszcie ma *Targi Wschodnie.*

W zrozumieniu wielkiej roli tych ostatnich, jako narzędzie propagandy gospodarczej, Rumunja bierze w nich w tym roku oficjalny udział, wystawiając artykuły, które sprowadzamy z innych krajów, a moglibyśmy sprowadzać z Rumunji.

Delegaci 43 Izb Przemysłowych-Handlowych rumuńskich przybyli do Lwowa dla omówienia sprawy współpracy gospodarczej polsko-rumuńskiej z przedstawicielami naszego życia gospodarczego, zebranymi na Kongres Izb Przemysłowo-Handlowych. Obrady te wydały pożądane rezultaty, zwłaszcza, że wysłannicy Rumunji mogli zapoznać się z całokształtem naszej produkcji, zebranej na Jubileuszowych X. Targach Wschodnich.

Te ostatnie jeszcze raz udowodniły swą konieczną rację bytu, jaką jest torowanie dróg naszego wywozu, propaganda naszej wytwórczości; stwierdzającą, że mimo ciężki kryzys, doskonali się ona, rozwija i zdobywa nowe rynki zbytu.

Wojciech Zaleski.

Danzig

Polen wünscht, dass seine Hauptmotive immer mehr und voller verstanden werden, dass sich dieselben durch Diskussionen läutern und kristallisieren — zur aufrichtigen Freude derer, die den Wert der danzig-polnischen Zusammenarbeit zu schätzen wissen, sowie in derselben ein Element von bedeutungsvoller Wichtigkeit für die Wirtschaftspolitik der Republik Polen erkennen.

Wenn man eine zeitlang letztens in Danzig verbracht hat und aus der Nähe das Leben der Freien Stadt studiert, die aktuellen Verhältnisse und Tendenzen, die verschiedenen Stimmungen, Bewegungen und Hoffnungen im Hinblick auf die allernächste Zukunft beobachtet, — wird es nicht allzuschwer fallen, sine ira ac studio all die Probleme in Form von Vorschlägen mehr allgemeinen Charakters darzustellen.

Danzig.

Ein unverbesserliches Kind der Küste! Es blickt doch als eine der ersten Hafenstädte der Ostsee in die weite Welt hinaus und trotzdem merkt es bis heute nichts davon, wie sehr die Welt und Europa seit der Kriegszeit sich verändert haben, dass sich alles von Grund aus umgestaltet hat. Es sieht nicht einmal, welch Uebermass wirtschaftlicher Krisen sich angehäuft hat, welches sogar den ersten Mächten Europas grosse Sorge bereitet.

Und trotzdem beklagt sich Danzig und führt immerfort eine Beschwerde nach der anderen — ein unverbesserliches Kind der Küste!

Indessen notierte man gerade in Danzig im krassen Gegensatz zum „Ausland" zahlreiche Entwicklungsrekorde. Es unterliegt keinem Zweifel, dass sich Danzig nicht nur emporgeschwungen hat, sondern auch unaufhaltsam weiter wächst. Wenn ich mich an dieser Stelle auf Zahlen berufen würde, so müsste ich nur allgemein bekannte Dinge wiederholen. Wenn einige Gebiete der Vorkriegswirtschaft Danzigs einen gewissen Stillstand aufweisen, so ist dies eine Folge allgemeinwirtschaftlicher Tatsachen der Nachkriegszeit. Aber man muss diese Frage anders stellen: um wieviel greller würde die Nachkriegszeit Danzig belastet haben, wenn es sich nach dem Jahre 1919 in anderen Wirtschaftsgrenzen und im Bereich anderer politischer Abhängigkeit befunden haben würde.

Und dies ist nicht nur eine rethorische Frage.

Alle Klagen Danzigs in ihrer bisherigen Reihenfolge sind eher ein Beweis für einen typischen Mangel an aufrichtigem Willen zur Ergründung und Erfassung eigener Schwierigkeiten, deren Grund eine unvoreingenommene Analyse leicht als spezifische Folgen allgemeiner wirtschaftlicher Depression der Wirtschaft nachweist. Nicht weniger Schuld daran ist zweifelsohne das entschieden zu langsam fortschreitende Einleben Danzigs in den Wirtschaftskomplex Polens, ein entschieden zu geringes Interesse an einer Handelszusammenarbeit mit Polen. Zu wenig dieser Handelsbereitschaft im breitesten Sinne des Wortes — scheint die Ursache alles Uebels zu sein — nur Danzig will dies nicht einsehen!

Bei der Durchsicht einer heute schon mehrbändigen „Sammlung amtlicher Dokumente, betr. die Zustände und Verhältnisse der Freien Stadt Danzig zur Republik Polen", ist mir eine gewisse Ungeduld aufgefallen, mit welcher die Hohen Komissare des Völkerbundes in Danzig ihre Aeusserungen, sowie Resolutionen des Völkerbundes formulieren.

Immer wieder stossen wir an dieselben, nur entsprechend mehr oder weniger entschiedene Aeusserungen, welche den rechtlichen Stand der wirtschaftlichen polnisch-danziger Union interpretieren. Es genügte einen Abschnitt aus der Resolution des Völkerbund-Rates vom September 1923 (II. Zoll Paragraph 3) anführen:

> „Die polnische Zollgesetzgebung und der polnische Zolltarif sind ein Ausdruck der Bedürfnisse dieses Landes und seiner Wirtschaftspolitik, über welche nur Polen bestimmen kann".

> „Die ekonomischen Bedürfnisse Danzigs in den Zollangelegenheiten stellen einen der Faktoren der polnischen Wirtschaftspolitik dar".

Der Abschnitt im Original schliesst hier mit der entschiedenen Behauptung, dass

„nur Polen das Recht hat darüber zu entscheiden"

...dont la Pologne doit etre seule juge.

Einen ebenso entschiedenen Ton schlägt z. B. der Entschluss des Hohen Komissars des Völkerbundes, Sir Mac Donel, an, welcher am 4. November 1924 sich folgendermassen äusserte:

> ...What ever was the customs policy and legislation of Poland should eo facto and eo iure become that of the Free City".

Der nüchterne Engländer spricht derart nicht etwa unter dem Einfluss der veränderlichen Tagesereignisse. Bei Feststellung, dass die polnische Zollpolitik und polnische Zollgesetzgebung eo facto und eo iure in Danzigs Zollpolitik und Zollgesetzgebung aufgehen soll — zitiert Mac Donel die entsprechende Bestimmung des Versailler-Vertrages, welche, seiner Ansicht nach, in diesem Sinne bereits „the large and general intention" ausgedrückt hatte. In Einzelheiten setzt dies die Pariser, polnisch-danziger Konvention fest.

Die Danziger Klagen und seperatistischen Postulate in Zollfragen machten auch oft den Eindruck, dass es sich hier eher darum handelt „die Strasse zu informieren". Sir Mac Donel hat genug davon hören und sehen müssen, wenn er einen solchen Abschnitt in seine November-Dezision vom Jahre 1924 einschliesst:

> „If, however, the interests of both (d. h. Polens und Danzigs) are incompatible, then last resort Polish interests must preveail".

Es gibt demnach Fälle, wo die Interessen Polens überwiegen müssen. Eben dort finden wir eine zutreffende Belehrung an die Adresse der separatistischen Reservate des Danziger Handels:

> ...it is the bee observed that Danzigs trade opposed to her industry is maily trade arising out if her connection with Poland and that it depends from Polish policy.

In der Tat kann sich Danzig, dessen Hafen mindestens 1/3 des ganzen Warenumsatzes der Republik Polen umladet (wobei wir betonen: dass einzig diese Zahlen ständig wachsen!) — nur gratulieren, wenn es immer lebhaftere Interessengemeinschaft mit der polnischen Volkswirtschaft aufweist.

Wer von der Kaufmannschaft und den übrigen Einwohnern der Freien Stadt Danzig diese Tatsache nicht richtig einschätzt und nicht genügend diskontiert, dient den wirtschaftlichen Interessen Danzigs keineswegs.

Kein ernster Wirtschaftler in Polen beabsichtigt, weder heute noch umso weniger zukünftig, die Interessen nationaler Sonderheiten der Mehrzahl der Einwohner der Freien Stadt Danzig einzuschränken. Nur eine tendenziöse Presse kann unverantwortlicherweise entgegengesetzte Parolen verbreiten.

Kein Mensch in Polen bestreitet den Danzigern, dass sie Deutsche sind und bleiben — ebenso, wie es tschechoslovakische Deutsche gibt, oder wie man einen Vergleich mit den Polen in den Vereinigten Staaten und in Frankreich ziehen kann.

Wir haben aber wohl Anlass genug mit Misstrauen all die Erscheinungen und Beispiele zu betrachten, welche bei den Danzigern auf ein zielbewusstes Denken im deutschen Reichsganzen hinzielen.

Die richtige Bewertung und das Verständnis dieser Beziehungen von Danziger Daseinsfragen, sowie seines besseren Wohlergehens sollte die öffentliche Meinung dort so schnell wie möglich beherrschen. Es war wohl kein launenhafter Lauf der Geschehnisse und kein blos einseitiger Akt, die Danzig und Polen zum gemeinschaftlichen Leben berufen haben. Dieses gemeinschaftliche Wirken blickt auf eine fünfhundertjährige Tradition zurück. Mehr noch — es ist bestimmt älter als es beide Völker sind und geht in vorgeschichtliche Zeit zurück.

Es ist also ein eisernes Gesetz, basiert auf geographischen und geopolitischen Tatsachen, ausgestattet in neuzeitige Ausdrücke, Formen und Mittel, welche aus Danzig und Polen ein Ganzes schaffen und es zu einer unzertrennbaren Wirtschaftsfunktion zusammenschweissen. *Leszek Gustowski.*

Polsko-niemiecka towarowa taryfa związkowa

(Komunikat Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu.)

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu zawiadamia, że z dniem 1 sierpnia 1930 weszła w życie polsko-niemiecka taryfa towarowa związkowa w następującym układzie:

1. „Taryfa Towarowa Część I", zawierająca postanowienia specjalne do „Konwencji Międzynarodowej" (T. M. T.), przepisy taryfowe, postanowienia szczególne dotyczące niektórych stacyj oraz wykaz odległości taryfowych.

2. „Taryfa Towarowa Część II. Zeszyt 1" zawierająca postanowienia taryfowe, spis towarów oraz taryfy artykułowe na przewóz wagonowych przesyłek niżej wymienionych towarów:

a) Jaja ptactwa domowego (Taryfa art. Nr. 2),
b) pasza (Taryfa artykułowa Nr. 3),
c) zboże w ziarnie i ziarna roślin strączkowych (Tar. art. Nr. 4),
d) przetwory z węgla kamiennego (Tar. artykuł. Nr. 6 b),
e) wyroby ceramiczne (Tar. art. Nr. 7),
f) złom żelaza i stali (Tar. art. Nr. 8),
g) spat (Tar. art. Nr. 9),
h) kamienie (Tar. art. Nr. 10),
i) gliny (Tar. art. Nr. 11),
j) żwir i piasek (Tar. art. Nr. 12),
k) linters (Tar. art. Nr. 13),
l) siarczan magnesu (Tar. art. Nr. 14),
m) wodorosiarczek sodu (Tar. art. Nr. 15),
n) kwas azotowy (Tar. art. Nr. 16).

3. „Taryfa Towarowa Część II. Zeszyt 2" zawierająca postanowienia taryfowe, spis towarów i taryfy artykułowe Nr. 5a (na drzewo) i Nr. 5b na fryzy i klepki beczkowe.

4. „Taryfa Towarowa Część II. Zeszyt 3" zawierająca Taryfę artykułową Nr. 1 na nawozy wraz z odnośnemi postanowieniami taryfowemi i spisem towarów.

Oprócz tego wyszedł z ważnością od 1 sierpnia b. r. „Dodatek I. do Przepisów Kierunkowych" do wymienionej taryfy, zawierający zmiany oraz uzupełnienia wskutek włączenia nowych stacyj.

Wymienione taryfy nabyć można w gmachu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (pokój 238) lub za pośrednictwem Kas stacyjnych i to:

Część I. w cenie po 2,60 zł.,
Część II. Zeszyt 1 w cenie po 4,70 zł.,
Część II. Zeszyt 2 w cenie po 5,50 zł.,
Część II. Zeszyt 3 w cenie po 1,70 zł.,
Dodatek I. do Przepisów Kierunkowych 1 zł. egz.

Legalizacja wag w fabrykach

Odnośnie kwestji, czy miary i wagi, używane w obrocie wewnętrznym przedsiębiorstw przemysłowych, muszą być w przepisanym terminie 3-letnim legalizowane, powstają często spory między przedsiębiorstwami, a urzędami miar i wag, które interpretując ekstensywnie art. 14 dekretu o miarach z 1919 r. (tekst jednolity, ogłoszony w Dz. U. R. P. Nr. 72, poz. 561 z 1923 r.), wymagają perjodycznej legalizacji wszystkich wag, używanych w obrocie wewnętrznym przedsiębiorstw. Obecnie okazuje się, że według opinji Głównego Urzędu Miar, podlegają legalizacji w fabrykach tylko takie wagi, które są przenośne. Natomiast, o ile dane wagi nie nadają się do przenoszenia w inne miejsce, a tem samem również poza fabrykę, niema obowiązku legalizacji.

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „RYNEK METALOWY I MASZYNOWY"

Wiadomości branżowe

TRANSAKCJA ZAMIENNA P. K. P. Z HUTAMI ŻELAZNEMI.

W wyniku rokowań, prowadzonych od dłuższego czasu przez centralę zakupu złomu polskich hut żelaznych z Ministerjum Komunikacji, osiągnięto porozumienie w sprawie sprzedaży 45.000 ton kolejowego złomu żelaznego dla hut, wzamian za dostawę dla kolei nowych szyn wraz ze złączeniami w ilości 12.000 ton. Umowa będzie podpisana w dniach najbliższych.

PROJEKTY BUDOWY NOWYCH WIELKICH WĘGLAREK 80-TONOWYCH DLA KOLEI.

W jednej z wielkich fabryk wagonów w Polsce przeprowadzane są badania nad gotowym już projektem wielkiego wagonu towarowego 80-tonowego w zastosowaniu do węgla. Chodzi mianowicie o węglarkę, któraby się szczególnie nadawała przy wyładowywaniu w porcie. Jak wiadomo, dotychczas istniały w Polsce węglarki 15-tonowe oraz węglarki typu amerykańskiego 30-tonowe. Sprawą budowy nowych wagonów zainteresowało się Min. Komunikacji. Przeprowadzone obecnie badania mają ustalić, czy nowy typ wagonów nadawałby się również przy kopalniach. W razie uzyskania dobrych wyników badań prawdopodobne jest rozpoczęcie budowy nowych wagonów przez wymienioną fabrykę.

BLACHA CYNKOWA.

Po spadku cen — propaganda zbytu.

Na rynku blachy cynkowej zapotrzebowanie ostatnio wahało się w granicach od 80—90 proc. zbytu zeszłorocznego. Na początku bież. sezonu kupcy spodziewali się ożywienia budownictwa, a tem samem i powiększenia zbytu. Przewidywania te zawiodły, gdyż obecnie, mimo pełnia sezonu, obroty w handlu są minimalne. Chcąc zwiększyć chłonność rynku wewnętrznego, już w r. ub. fabryki rozpoczęły szerszą akcję propagandową, mającą na celu wprowadzenie blachy cynkowej na wieś, która dotychczas zapotrzebowywała prawie wyłącznie blachę ocynkowaną. Propaganda ta w r. b. w dalszym ciągu jest przeprowadzana, przyczem zaznaczyć należy, iż pomyślnym atutem tej akcji jest niska cena blachy cynkowej w porównaniu do blachy ocynkowanej. Ceny, które naskutek spadku cen cynku poniżej parytetu przedwojennego w ciągu I półr. wciąż spadały, obecnie utrzymują się. Długotrwałość cen obecnych zależy od pertaktacyj w sprawie międzynarodowej kartelizacji produkcji cynku surowego. Obecnie notowane są następujące ceny loco huta: przy zamówieniu przynajmniej 30 ton towaru — 25 funtów szterl., przy mniejszych zaś, lecz ponad 5 ton — 25,5 funt. szterl., zaś poniżej 5 ton — 26,5 funt. szterl; w hurcie zaś loco skład w Warszawie za 1 kg. żądają — 1.24 zł, w detalu zaś — 1.28 zł. Hurtownicy udzielają detalistom kredytu, dochodzącego do 4 miesięcy przy pokryciu należności w granicach 25—30 proc. gotówką, przytem stosują w dalszym ciągu wielką ostrożność w udzielaniu kredytu detalistom.

MIĘDZYNARODOWA FABRYKA TURBIN.

W Bazylei utworzone zostało z kapitałem 1 milj. fr. szw. towarzystwo Internationale Ljungstroem Union A. G., które będzie miało za zadanie zużytkowanie patentów szwedzkiego towarzystwa A. B. Ljungstroems Angturbin na budowę turbin. Część licencyj z tych patentów posiadało dotychczas niemieckie towarzystwo Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. Przedsiębiorstwami macierzystemi nowoutworzonego przedsiębiorstwa międzynarodowego są Brown-Boveri u. Cie. Basel, Brown-Boveri u. Co. A.-G. Mannheim, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Siemens-Schuckert-Werke A.-G. i A. E. G. Licencje, uzyskane od przedsiębiorstwa szwedzkiego, dotyczą większości krajów świata, z wyjątkiem Kanady i Stanów Zjednoczoych A. P. oraz Francji, gdzie licencje posiada konsorcjum, złożone z Soc. Gen. de Constructions Electriques et Mecaniques (Alsthom) Cie., Electro-Mecanique anc. Etablissements Sautter-Harle i Soc. de Fabrication d'Appareils Ljungstroem. Jest prawdopodobne, że w krótkim czasie konsorcjum francuskie przyłączy się do nowoutworzonego przedsiębiorstwa szwajcarsko-niemieckiego.

ZASTÓJ W HUTACH SZKLANYCH.

Delegacja robotników, zatrudnionych w hutach szklanych butelkowych, przyjęta była w środę, dn. 3 bm. przez dyrektora Departamentu w Ministerjum Pracy i Opieki Społecznej, p. Tad. Ulanowskiego, w sprawie zastoju i masowych redukcyj w tych hutach. Z pośród 30 hut butelkowych, wstrzymały produkcję w okresie letnim wszystkie huty, a wygasiło zupełnie piece około 15 hut. Z ogólnej liczby 12 000 hutników szkła, zwolnionych z pracy jest około 6 000. Delegacja wręczyła memorjał, skierowany do p. Ministra Pracy, wskazujący przyczyny kryzysu i proszący o interwencję Ministerjum wobec fabrykantów. Powodem obecnego kryzysu jest skup przez Monopol Spirytusowy starych butelek w liczbie przeszło 62 000 000 sztuk rocznie.

POROZUMIENIE MIĘDZY EMALJERNIAMI WĘGIERSKIEMI I CZECHOSŁOWACKIEMI.

Węgierski przemysł wyrobów emaljowanych walczył już od dłuższego czasu na rynku wewnętrznym z wielkiemi trudnościami zbytu, wywołanemi dumpingową konkurencją fabryk czechosłowackich. Broniąc się przed tą konkurencją, kartel emaljerni węgierskich podjął walkę z konkurencją czeską na jej własnym rynku, rzucając na rynek czeski większe ilości wyrobów emaljowanych również po cenach dumpingowych. Fakt ten doprowadził obecnie do porozumienia między przemysłem węgierskim a czechosłowackim, w myśl którego przemysł węgierski do Czechosłowacji i Austrji nie będzie eksportował, natomiast przemysł czechosłowacki — poza nieznacznym kontyngentem — będzie się wstrzymywał od eksportu do Węgier. Godzi się tu zauważyć, że podobny fakt miał swego czasu miejsce między emaljerniami polskiemi, a czechosłowackiemi, kiedy to przemysł polski rzucił pewną ilość swych wyrobów na rynek Czechosłowacji i tem zmusił emaljernie czechosłowackie do zaprzestania eksportu dumpingowego do Polski.

PODWYŻKA CEN WĘGLA DROGĄ OKRĘŻNĄ.

Zarządy wszystkich kopalń węgla cofnęły z dniem 16 września rabaty przy sprzedaży węgla hurtownikom, uzyskując w ten sposób zwyżkę cen przeciętnie o 3 procent.

Podniesienie cen kopalnianych wywołało odpowiednią zwyżkę ceny w sprzedaży detalicznej. Cena węgla opałowego w Warszawie wzrosła z 60 na 64 zł na tonę.

Tak więc wbrew zapowiedzi sfer miarodajnych, podwyżka ceny węgla nastąpiła drogą okrężną (przez cofnięcia rabatów), co specjalnie w obecnym czasie odbije się dotkliwie na zaopatrzeniu w węgiel szerokich sfer ludności.

W okresie ogólnego spadku cen i złej konjunktury, przemysłowcy węglowi, dzięki swej organizacji kartelowej przeprowadzają podwyżkę cen, która obciąży zarówno przemysł przetwórczy, jak i konsumentów.

WĘGRY ZAMAWIAJĄ WĘGIEL POLSKI.

Z Budapesztu donoszą o toczących się obecnie rokowaniach co do regularnych dostaw węgla z Polski do Węgier, które dotychczas zapotrzebowanie swoje pokrywały przeważnie w Czechosłowacji.

PUBLIKACJA POLSKICH HUT ŻELAZNYCH.

Związek Polskich Hut Żelaznych, którego działalność w roku ubiegłym rozwijała się w przyspieszonem tempie, wydał ostatnio sprawozdanie za rok 1929, wyróżniające się korzystnie tak starannie zebranym i ciekawym materjałem, jak i wytworną szatą zewnętrzną. Ze sprawozdania tego podajemy niektóre dane.

Kryzys ogólnoświatowy, powodując znaczne zmniejszenie się zapotrzebowania na surowiec żelazny, spowodował tem samem silne ograniczenie produkcji hut, co odbiło się, rzecz oczywista, na stanie zatrudnienia, gdyż ogólne położenie gospodarcze hut zmusiło ich zarządy do częściowego zawieszenia produkcji. Dla uniknięcia masowych redukcyj zdecydowano się na ograniczenie dni pracy, rozkładając w ten sposób skutki złej konjunktury na ogół zatrudnionych robotników. Pomimo to jednak straciło pracę 3 588 osób.

Stan zatrudnienia w pierwszej połowie roku sprawozdawczego ulegał raczej poprawie, dopiero drugie półrocze, a zwłaszcza miesiące sierpień i grudzień stoją pod znakiem silnych redukcyj. Skutkiem skrócenia czasu pracy przypadało w końcu roku średnio 3—4 dni pracy na jednego hutnika, a liczba straconych z tego powodu dniówek wyniosła w ciągu roku 343 612, co w porównaniu ze stratą z tych samych przyczyn 84 953 dniówek w roku 1928 świadczy wymownie o rozmiarach kyzysu w hutnictwie żelaznem. Zmniejszyła się też i wytwórczość, osiągając zaledwie 68,3 procent dla surówki i 82,9 procent dla stali poziomu wytwórczości przedwojennej (z r. 1913). Cyfry te nabierają właściwego wyrazu, jeśli je porównamy ze wskaźnikami wytwórczości innych krajów, wchodzących w rachubę jako producenci surówki i stali, które przekroczyły dawno (niektóre z nich kilkakrotnie) normy przedwojenne.

W produkcji światowej hutnictwo polskie stoi na trzynastem miejscu, wytwarzając 704 437 ton surówki, co stanowi 0,7 procent, procentowy więc udział zmniejszył się w porównaniu z poprzednim rokiem o 0,1 procent, aczkolwiek ilościowo produkcja wzrosła o 20 680 ton. Stali wytwarzamy 1 367 724 ton, czyli 1,2 procent produkcji światowej. I tutaj notujemy zmniejszenie naszego udziału o 0,1 procent.

Dzięki wzmożonej akcji eksportowej poszczególnych hut wywóz wyrobów walcowniany przedstawiał się w roku sprawozdawczym znacznie lepiej niż w poprzednim i wyniósł 136 427 ton wartości złotych 51 764 824.

Z tytułu podatków państwowych i komunalnych wpłaciły huty sumę zł 36 119 587.44, świadczenia socjalne wyniosły zł 29 099 046.86.

Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"

Kronika gospodarcza

Z KOMISJI BADANIA ORGANIZACJI WARUNKÓW ROZWOJU HANDLU.

Istniejący przy Ministerjum Przemysłu i Handlu Instytut Badania Konjunktur Gospodarczych i Cen powołał do życia komisję badania organizacji warunków rozwoju handlu w Polsce. Na czele komisji jako jej przewodniczący i kierownik prac stoi prof. Edward Lipiński, dyrektor Instytutu Badania Konjunktur Gospodarczych i Cen.

Zadanie zainicjowane przez Instytut będzie miało na celu ścisłe ujęcie obecnej organizacji handlu oraz wyjaśnienie warunków rozwoju handlu w Polsce. Ta ostatnia kwestja obejmuje ogromnie szeroki zakres zagadnień. Badanie rozciągnie się na kwestje zdolności konkurencyjnych różnych form przedsiębiorstwa handlowego, porównawczą wysokość kosztów handlowych, kwestję marnotrawstwa sił pracowniczych, widoki rozwoju poszczególnych form przedsiębiorstw handlowych i dziedzin handlu, wpływ karteli, nowe formy handlu, stosunek handlu hurtowego i detalicznego, stosunek kredytowych przedsiębiorstw handlowych, zagadnienie usprawnienia organizacji handlowej, znaczenie właściwej polityki zapasów, znaczenie statystyki dla organizacji przedsiębiorstwa itp.

Odpowiednio do celów, badanie będzie musiało oprzeć się na szeregu danych statystycznych, które będą musiały być dostarczone przez kupców. Celem wyjaśnienia poszczególnych kwestyj i dania ogólnego poglądu na gospodarkę przedsiębiorstw handlowych, przedstawiciele poszczególnych gałęzi handlu będą powoływani przez Komisję jako rzeczoznawcy i przez nią przesłuchiwani. Materjały w ten sposób zebrane będą opublikowane, przytem nie będą ujawnione ani nazwiska przesłuchiwanych rzeczoznawców, ani nazwy firm, które dostarczały materjału statystycznego, zgodnie ze statutem Instytutu. Ostateczne wyniki badań będą publikowane w formie łatwo dostępnej, aby najszersze warstwy mogły z nich korzystać.

POTRZEBA RYGORU W ORGANIZACJACH BRANŻOWYCH.

P. Ignacy Rosen, wicedyrektor Centrali Zw. Kupców, podkreśla, jak podaje „Gaz. Handl.", konieczność wprowadzenia rygoru w organizacjach branżowych kupców.

Dotkliwy kryzys zmusza zarówno organizacje, jak i bardziej przedsiębiorcze jednostki do szukania środków zaradczych. Syndykalizacja niektórych artykułów przemysłowych łagodzi nieco sytuację, stając się środkiem poważnej obrony dla przemysłowców i poniekąd dla kupców, o ile przemysł skartelizowany nie wyłącza w swej dziedzinie usług pośrednika kupca. Konieczność wzmocnienia branżowych organizacyj kupieckich staje się dziś dla wielu coraz bardziej zrozumiała, jednakże organizacja taka może przynieść kupcowi poważne nawet korzyści, pod warunkiem, że będzie organizacja rygorystyczną.

REZOLUCJE Z KONGRESU IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH.

Warszawska Izba Przemysłowo-Handlowa wydaje w najbliższym czasie drukiem wszystkie powzięte na kongresie lwowskim rezolucje. Zgromadzone w jednej broszurze uchwały „sejmu gospodarczego" Polski pozwolą na dokładne zorjentowanie się o kierunkach dążeń przemysłu i handlu Rzeczypospolitej.

KONTROLA ZASIŁKÓW DLA BEZROBOTNYCH.

W najbliższych dniach przeprowadzona zostanie na terenie „Ziemskiego Zarządu Obwodowego Funduszu Bezrobocia" nadzwyczajna kontrola uprawnień bezrobotnych, pobierających zasiłki z funduszu bezrobocia. Kontrola ta przeprowadzona będzie tak w zakładach pracy, jak i w miejscu zamieszkania bezrobotnych. W wypadku stwierdzenia nieprawnego pobierania świadczeń przez bezrobotnych lub wystawienia fałszywych zaświadczeń o pracy, winni pociągani będą niezwłocznie do odpowiedzialności karnej.

RADCOWIE DO SPRAW HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowuje rozporządzenie, ustalające normy prawne mającej być powołaną do życia instytucji radców do spraw handlu zagranicznego Polski. Projekt rozporządzenia przewiduje radców etatowych, oraz honorowych z pośród wybitniejszych osobistości sfer gospodarczych zagranicą. Poza tem przewidziane jest utworzenie sieci korespondentów handlu zagranicznego Polski. Radcowie handlu zagranicznego będą mianowani przedewszystkiem w tych ośrodkach gospodarczych zagranicą, z któremi utrzymujemy ożywione stosunki handlowe oraz w państwach, których rynki zbytu mogą być opan wane przez naszą ekspansję eksportową.

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA HANDLOWA.

Międzynarodowa Parlamentarna Konferencja Handlowa rozpoczęła w Genewie, dnia 9 bm. szesnastą zkolei naradę ogólną, w której uczestniczą członkowie parlamentów z 39 państw. Wśród spraw na porządku obrad najaktualniejsza jest kwestja współpracy międzynarodowej gospodarczej i usunięcia utrudnień wymiany międzynarodowej.

POŻYCZKA AMERYKAŃSKA DLA WARSZAWY I ŚLĄSKA.

Sprawa zaciągnięcia poważniejszej pożyczki na rynku amerykańskim przez Magistrat m. st. Warszawy i Województwo Śląskie staje się z dnia na dzień coraz bardziej aktualną i już w najbliższym czasie podjęte być mają odpowiednie pertraktacje. Amerykańskie sfery finansowe, jak słychać, przeprowadziły już badania budżetów i sposobu zabezpieczenia zamierzonych pożyczek. Wstępne kroki przed rozpoczęciem pertraktacyj poczynione były na rynku amerykańskim przez czynniki polskie już w czerwcu rb.

GDYNIA — NAJBARDZIEJ WSPÓŁCZESNY PORT NA BAŁTYKU.

Umowa, zawarta przez Min. P. i H. z konsorcjum budowy portu w Gdyni, przewiduje wykonanie prac, wchodzących w plan t. zw. budowy drugiego okresu, w ciągu około 5 lat inwestycyj wartości 50 miljonów zł.

Przeciętnie, począwszy od rb., na inwestycje te asygnowana będzie roczna kwota około 12 milj. zł. Konsorcjum, prowadzące roboty zamierza jednak zakres pracy, ustalony na okres 5-letni, wykonać znacznie prędzej, a mianowicie w ciągu trzech lat.

Aby nie obciążyć zbytnio wydatków Skarbu Państwa w związku z szybszem wykończeniem budowy portu, zgodzono się, że należność za te prace będzie wykonana w ciągu 5 lat. Należy zaznaczyć, że plan budowy portu został tak skonstruowany, że wykonanie dalszej inwestycji w miarę rozwoju przewozu transportów, nie będzie napotykało na żadne trudności.

Po wykonaniu w ciągu nadchodzącego trzechlecia zakreślonych programem prac, będzie port w Gdyni najbardziej współczesnym portem na Bałtyku.

JAK SIĘ WYCHODZI NA INTERESACH Z SOWIETAMI.

Do Ministra Skarbu przybyła delegacja zrzeszeń organizacyj przemysłowych, która złożyła Ministrowi memorjał, stwierdzający, że Rząd Sowiecki wbrew umowie handlowej nie poczynił żadnych zamówień na maszyny i wyroby przemysłu łotewskiego, natomiast zawala swą tandetą Łotwę. Delegacja żąda wymówienia umowy handlowej.

SPADEK HANDLU STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Pismo amerykańskie „Journal of Commerce", komentując spadek obrotów handlu zewnętrznego Stanów Zjednoczonych w lipcu o 98 miljonów dolaów, twierdzi:

Według wszelkiego prawdopodobieństwa nasz handel zagraniczny zmniejszy się w r. 1930 o około miljarda dol. Chociaż w końcu r. ub. przedstawiciele rządu zapowiadali, iż handel zagraniczny, będący źródłem zarobkowania dla dwóch miljonów rodzin, ma tendencję dalszego rozwoju, jednak obecnie rzecz ma się wprost przeciwnie i nic nie zapowiada poprawy. Poza tem nasza polityka celna zamknęła nam wiele rynków.

BANKRUCTWA W AMERYCE.

Według informacyj prasy amerykańskiej, w ciągu lipca rb. ogłoszono w Stanach Zjednoczonych 1930 upadłości. Ogólna suma pasywów tych upadłości wynosi 71 milj. dolarów. W porównaniu z lipcem r. ub. ilość bankructw wzrosła o 18.6 proc. i o 32.6 proc. w porównaniu z lipcem 1928 r. W ciągu pierwszych 7 miesięcy rb. ilość upadłości doszła do cyfry 14 482 o pasywach przeszło 556 miljonów dol.

ODPOWIEDŹ POLSKA NA ANKIETĘ LIGI NARODÓW.

Z początkiem września upłynął termin przesyłania odpowiedzi na ankietę Ligi Narodów w sprawie wymiany towarowej w Europie oraz utrudniających tę wymianę stosunków celnych. Ankieta obejmuje cztery zasadnicze grupy zagadnień, a więc: 1. Rozmiary produkcji rolniczej, zapotrzebowanie wewnętrzne, niedobory i nadwyżki, rynki zbytu itd. 2. Rozmiary produkcji przemysłowej, rynki zbytu, nadwyżki gotowych wyrobów przemysłowych w poszczególnych krajach. 3. Sprawę środków celno-administracyjnych, które winny być zastosowane, celem rozszerzenia zbytu. 4. Sprawa obrotu surowcami pochodzenia europejskiego. Odpowiedź Rządu polskiego na tę ankietę została już opracowana i przesłana do Sekretarjatu Ligi Narodów. Na podstawie tej ankiety Sekretarjat Ligi ma wysunąć konkretne propozycje, któreby umożliwiły rozpoczęcie akcji międzynarodowej w kierunku rewizji taryf celnych i wogóle uregulowania stosunków gospodarczych między państwami Europy. Propozycje te zostaną rozesłane poszczególnym rządom, których odpowiedzi zostaną zkolei przedłożone Radzie Ligi, mającej zadecydować ostatecznie co do terminu i programu rozpoczęcia rokowań międzynarodowych w sprawie uregulowania obrotu towarowego w Europie. W każdym razie rokowania winnyby się rozpocząć jeszcze w pierwszym kwartale r. 1931.

Eksport — Import

„NIE WOLNO REZYGNOWAĆ Z FORSOWANIA EKSPORTU“.

„Gazeta Handlowa“ pisze:

W tych twierdzeniach „Prawdy“ jest tylko ziarnko — prawdy. Niewątpliwie nasza polityka gospodarcza musi dążyć wszelkiemi siłami do rozwoju rynku wewnętrznego i starać się doprowadzić go do stanu normalnej chłonności, ale nawet w razie pełnego osiągnięcia tego celu nie może i nie powinna — jak to staraliśmy się wykazać w artykule p. t. „Eksport a rynek wewnętrzny“ — zrezygnować z dążenia do zdobywania coraz to nowych rynków zagranicznych i do utrzymania się na nich, czyli — innemi słowy — do forsowania eksportu. Z drugiej strony nie można się absolutnie zgodzić z „Prawdą“, jakoby główną przeszkodą rozwoju rynku wewnętrznego było ustawodawstwo społeczne i jakoby trzeba się go było pozbyć. Można mieć wątpliwości co do tego, czy rozbudowa tego ustawodawstwa w tak szybkiem tempie i w tak szerokich rozmiarach była w naszych warunkach dla rozwoju życia gospodarczego korzystną, ale nie należy przeceniać szkodliwych jego skutków, a tem mniej mówić o pozbyciu się go, gdyż znaczyłoby to „wylać dziecko wraz z kąpielą“ oraz wywołać burzę polityczną i społeczną w kraju, której koszty musiałby przedewszystkiem napewno ponosić przemysł.

HOLANDJA PRAGNIE ZASTĄPIĆ IMPORT NIEMIECKI POLSKIM.

Holenderski Związek Mleczarski ogłosił bojkot towarów niemieckich w odpowiedzi na podwyższenie przez Niemcy cła w sposób, uniemożliwiający Holandji eksport wielu artykułów, w tem głównie masła. Wobec sytuacji, jaka się wytworzyła wskutek tego, związek holenderski gotów jest całkowicie poprzeć import z Polski różnego rodzaju artykułów, sprowadzanych dotychczas z Niemiec, m .in. drzewa, żelaza, soli, węgla, szkła laboratoryjnego itp.

WAŻNE DLA IMPORTERÓW TOWARÓW REGLAMENTACYJNYCH PRZY WYWOZIE.

Centralna Komisja Przywozowa przy Min. P. i H. podaje do wiadomości, iż Min. P. i H. ściśle przestrzega terminów wniesienia opłat manipulacyjnych, przypadających od otrzymanych przez importerów przydziałów kontyngentowych, a to w myśl klauzuli, umieszczonej na zawiadomieniach o przyznaniu przydziału. Klauzula ta bowiem brzmi: „Termin wniesienia opłaty oraz nadesłania pokwitowania zastrzega się do dnia 30 r. bez prawa prolongaty i pod rygorem anulowania niniejszego przydziału“. W związku z tem przydziały, od których opłaty manipulacyjne nie są w terminie uiszczone, ulegają unieważnieniu, wskutek czego importer traci przyznany mu przydział na przywóz towaru reglamentowanego z zagranicy.

MOŻNOŚĆ EKSPORTU WYROBÓW BLASZANYCH I DRZEWNYCH DO HOLANDJI.

Pewna poważna holenderska firma zwraca się do nas z prośbą o wskazanie fabryk polskich, wyrabiających przedmioty blaszane, jak koszyki do chleba, puszki do sucharów, kawy, harbaty i czekolady, oraz wytwarzających wyroby z drzewa, mianowicie deseczki do krajania itp., a które interesowałyby się eksportem tych towarów do Holandji. Firmy, które zamierzałyby nawiązać bezpośredni kontakt dla wywozu wymienionych artykułów do Holandji, zechcą zwrócić się do Administracji pisma naszego, a chętnie udzielimy im bezinteresownie bliższych informacyj.

SPRAWY CELNE

UJEDNOSTAJNIENIE MIĘDZYNARODOWEJ NOMENKLATURY CELNEJ.

Prace podkomitetu, specjalnie wyłonionego przy Lidze Narodów, celem opracowania schematu jednolitej nomenklatury celnej, prowadzone były od 22 lipca do 20 sierpnia w Genewie. W czasie obrad wypracowano schemat, przyczem zaznaczyć należy, że poszczególne kraje interpelowane przez podkomitet nomenklatury celnej, wyraziły gotowość zastosowania opracowanego schematu przy okazji najbliższej rewizji taryfy.

ANGLJA RATYFIKOWAŁA KONWENCJĘ HANDLOWĄ O EUROPEJSKICH TARYFACH CELNYCH.

Szwajcarska Agencja Telegraficzna donosi: Angielski Minister Handlu Graham zakomunikował na Zgromadzeniu Ligi Narod., że Rząd Angielski postanowił ratyfikować konwencję handlową z dnia 24 marca br., dotyczącą prowizorycznej stabilizacji europejskich taryf celnych. Minister skierował gorący apel do innych państw, które podpisały konwencję, aby i one ją ratyfikowały tak, aby zbierająca się na początku listopada br. w Genewie konferencja, mogła ustalić ostatecznie wejście w życie wzmiankowanej konwencji. Mówca zwrócił się w sposób stanowczy przeciw wzmagającemu się znowu ruchowi na rzecz wprowadzenia ceł ochronnych, oraz wypowiedział się za możliwie najdalej idącą wolnością w handlu.

PRACE NAD NOWĄ TARYFĄ CELNĄ.

Komisja Międzyministerjalna, której zadaniem jest opracowanie poszczególnych działów nowej taryfy celnej, kontynuuje swe prace w szybkiem tempie. Na ogólną liczbę około 90 działów, 57 działów już zostało opracowanych. Po całkowitem opracowaniu projektu wypowiedzieć się mają w sprawie nowej taryfy celnej sfery gospodarcze. Departament Ceł dokonać będzie musiał dokładnych spisów towarowych i opracować liczne komentarze, celem umożliwienia orjentowania się szybkiego w nowej taryfie celnej, która rozmiarami przewyższy obecną taryfę mniej więcej trzykrotnie.

W OCZEKIWANIU NA ZNIŻKĘ CELNĄ.

Kupcy, zabiegający o zniżkę celną na Steam Land w wysokości 60 proc., sprowadzili w tych dniach 300 ton tłuszczu powyższej marki i partję tę ulokowali w tranzycie. Jest to pierwszy etap pomysłowej spekulacji tym gatunkiem smalcu amerykańskiego.

PATENTY na wynalazki WZORY, ZNAKI

w kraju i zagranicą — obrona spraw spornych, unieważnienia i t. d. 6470t

9781t rzecznik patentowy przysięgły 9175t

Inż. dypl. Janusz Wyganowski

WARSZAWA, ul. Ordynacka 6, telefon 161-50

GIPS

sztukatorski, murarski, nawozowy poleca wagonowo i w mniejszych ilościach po cenach konkurencyjnych. Łagiewnicka Fabryka Gipsu

„ŁOGO" obok Krakowa.

Tel. 138-76. Na żądanie służymy ofertami. 504

Materace

420

(wkłady) siatkowe do łóżek praktyczne, wygodne, trwałe, tanie po zł 28,— i 31,— za 1 szt. Wykonuje:

T. GÓRNY, Wytw. artykułów metal. ŻYWIEC.



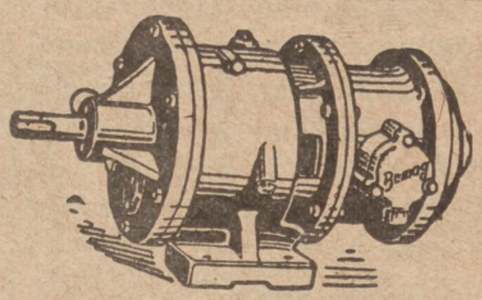
Zegary kontrolne robotnicze „Univera"

Brünsch & Co, Wiedeń IX

WIEN IX, Kolingasse 10a 8488

Każda modna pracownia używa do napędu maszyn każdego rodzaju tylko

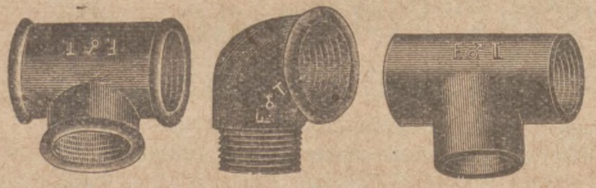
napędy redukcyjne „BEMAG"



Zastępują w zupełności kosztowną transmisję! Oszczędzają prąd! Oszczędzają czas!

Fabryka Maszyn Górniczych

T. z o. p. — Katowice — Załęże



FEINSTAHLWERKE TRAISEN-LEOBERSDORF A. G.

vorm. FISCHER, TRAISEN (Dolna Austrja)

Adres telegraficzny: „Feinstahl-Traisen"

Odlewnia stali i metali miękkich, fabryka zamków

SPECJALNOŚĆ: Kształtki z specjalnego żeliwa odwęglonego na rury gazowe i wodociągowe, marki sławy światowej F. T.

Wykonujemy pozatem: zamki budowlane, meblowe oraz kłódki pancerne, dalej odlewy stalowe i z metali miękkich, według nadesłanych nam rysunków i modeli.

Kształtki i zamki dostarczamy franko oclone, ewent. franko dom w złotych.

Zapytania, względnie zamówienia skierować należy do jeneralnego zastępcy na Małopolskę, Górny Śląsk, Poznańskie, Pomorze i Wolne Miasto Gdańsk:

Jakob S. Karl, jun., Wiedeń

(Wien II), Feuerbachstrasse 8

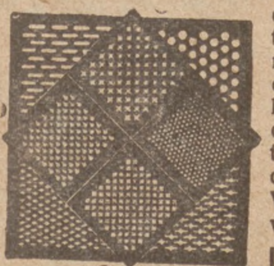
na teren b. Kongresówki: 8232

MARJAN POSŁUSZNY, Warszawa

Żórawia 33. Telefon 301-59.

9238t 7426

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)

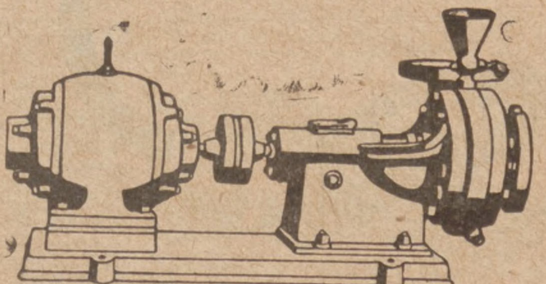


dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp. Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości

Wytwórnia Blach Dziurkowanych „Sito" Warszawa-Grochów, Wiatraczna 15, tel. 1-92

Nagrodzona wielkim medalem srebrnym na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. 9184t

---



4023

POMPY ODŚRODKOWE

dla każdego rodzaju cieczy i każdą wydajność dostarcza:

Fabryka Maszyn Górniczych, Katowice-Załęże

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIE O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5664. wytwórców uszczelnień miedziano-azbestowych do samochodów.

Nr. 5717. firmy, wyrabiającej osie ruchome.

Nr. 5757. firmy, która dostarcza zatrzaski (zameczki) znane powszechnie a używane do jedwabnych gotowych motylków męskich.

Nr. 5760. firmy, dostarczającej przedmioty metalowe wzgl. blaszane n. p. zabawki blaszane.

Nr. 5761. firmy, dostarczającej guziki patentowe.

Nr. 5764. firmy, dostarczającej przedmioty biurowe z metali.

Nr. 5773. firmy, dostarczającej środki ogniochronne i konserwujące drzewo.

Nr. 5777. firmy, dostarczającej tubki do płynu gumowego.

Nr. 5784. firmy, dostarczającej białą papę asfaltową do krycia „Kryzolit".

Nr. 5786. firmy, dostarczającej maszyny do wyrobu guzików nicianych.

Nr. 5791. firmy, która oddałaby w zastępstwo aparaty do krajania wędlin.

Nr. 5793. firmy, wyrabiającej kamienie do zapłonu motorów gazowych zwanych „Izolatorkami", „Piankami" i „Porcelankami".

Nr. 5769. pewna firma w Buenos Aires szuka dostawców na żelazka do prasowania, drewniane calówki oraz wiory stalowe.

Nr. 5795. firmy, dostarczającej maszynki do zwijania papierów do muchołapek cylindrycznych.

Nr. 5797. firmy, która odda zastępstwo na Łotwę i Estonię na Fittinga lane rury żeliwne do wodociągów, mosiężne zatrzaski do drzwi, kłódki i zamki do mebli, prasy zapędowe Balata.

Nr. 5800. firmy, dostarczającej hurtowo materjały surowcowe dla produkcji pasty do obuwia.

Nr. 5799. firmy, dostarczającej sprzęty blaszane jak tarki do ziemniaków, piecyki do tłuszczów dla żołnierzy, zabawki blaszane, szufelki do węgli i inne.

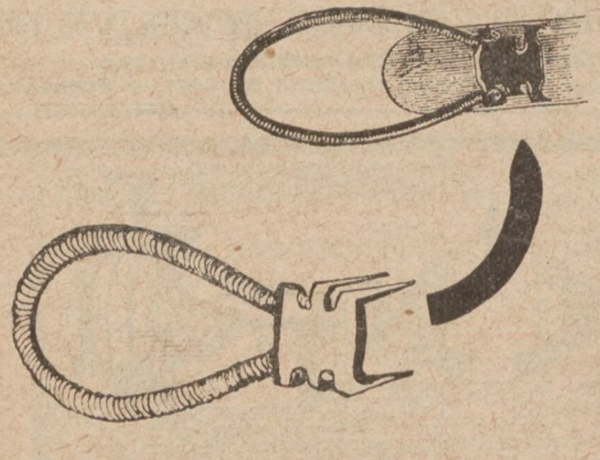
Nr. 5801. firmy, dostarczającej koła powozowe na gumach w komplecie.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Bardzo użyteczna nowość „Miss Universum"

Uniwersalna pętlica metalowa do wieszania narzędzi.

(g) Ukazała się w handlu bardzo ciekawa nowość na którą zwracamy uwagę p. t. kupców, jako na artykuł masowy zasługujący na poparcie ze względu na swe bardzo **rozległe zapotrzebowanie i łatwy zbyt.** Jest to bardzo pomysłowa, sprężynowa pętliczka (zobacz obok ilustrację i ogłoszenie na str. 1589), którą można przymocować do każdego narzędzia i każdego przedmiotu wiszącego.



Jak wiadomo — wiesza się dziś miotły, szczotki, trzepaczki, klucze i najrozmaitsze narzędzia zapomocą pętlicy sznurkowej lub kółka drucianego. Ten sposób zawieszania rzeczy ma tę złą stronę, że albo przeszkadza w robocie albo zwija się i sprawia kłopot prócz niehigjeniczności, jak n. p. przy miotłach, których pętlice-wieszaki sznurkowe zanurzone w brudnej wodzie, trzeba palcami rozciągać.

Wszystkie te mankamenty usuwa genjalnie nowy wynalazek Firmy K. Fabis, Poznań, Piekary 12 — względnie jej „Mis Universum", czyli uniwersalna pętliczka-sprężyna, nadająca się do przybicia gwoździkami na koniec każdego przedmiotu przeznaczonego na wiszenie. Pętlica ta jest zawsze rozwarta i gotowa do funkcjonowania a zarazem nie przeszkadza przy robocie bo jest miękka i giętka. Masowy ten artykuł winien znaleźć się w oknie wystawowem każdego kupca.

Wyroby fabryki „Bielany" w Warszawie

Fabryka Wyrobów Metalowych **„Bielany"** w **Warszawie, Kamedułów 71,** uniezależniła nas produkcją swoją na polu gaśnic pianowych od dostaw zagranicy. Gaśnice pianowe, stanowiące niezbędną ochronę i wstępne uzbrojenie przeciwko niebezpieczeństwu pożarowemu, pożądane są w każdem gospodarstwie wiejskiem i niemniej w każdym zakładzie przemysłowym oraz handlowym. Zapotrzebowanie ich jest duże, przeto pp. kupcy danej branży utrzymywać winni na składzie jedynie gaśnice **„Perkeo"**, wypróbowane i znane ze swych wysokich zalet a dostarczane przez biuro sprzedaży firmy „Bielany" mieszczące się w Warszawie przy placu Napoleona 3. Oprócz gaśnic „Perkeo" budują Zakłady „Bielany" również chłodnice do samochodów, samolotów, traktorów i t. d., nadające się do każdego typu maszyny i wytwarzają wszelkie masowe wyroby blacharskie i drobne mechaniczne. Dzięki starannemu i ściśle fachowemu wykonaniu wszelkich powierzonych zleceń, firma „Bielany" cieszy się pełnem zaufaniem licznych odbiorców i doznaje najszerszego poparcia. —p—

Okazyjne kupno maszyn młyńskich

Szanownym Czytelnikom naszym i zainteresowanym młynarstwem sferom przemysłowym zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **Inż. Sobański i Szafarkiewicz,** dawniej Oddział Techniczny Banku Młynarzy **w Poznaniu, ulica Wenecjańska 6,** która posiada na składzie i oferuje korzystnie używane urządzenie młyna na około 120 ctr. wydajności. Wszystkie maszyny znajdują się w dobrym stanie użytkowym. Prócz tego wskazana placówka ma okazyjnie do sprzedania dwie lokomobile Lanza 50 i 60 K. M. oraz motor na gaz ssany i ropę. Firma Sobański i Szafarkiewicz dostarcza również wszelkie nowe maszyny dla młynów jak walce, pytle płaskie, reformy, śrutowniki, czyszczarnie, tryjery, turbiny i t. d., przeprowadza kompletne budowle młynów i spichlerzy z maszynami zapędowemi i dysponuje obficie zaopatrzonym magazynem artykułów technicznych jako to: gazy jedwabnej, czerpaków, śrub, pasów, gurtów, oskardów i t. p. Zaznaczyć jeszcze wypada, że placówka ta wytwórczo-handlowa zasługująca ze wszechmiar na poparcie, wykonuje we własnych zakładach ryflowanie walców i na życzenie wysyła wyspecjalizowanych monterów. —p—

Piece z patentowanych kafli stalowych

W szybkiem już tempie zbliżamy się do sezonu zimowego, czas przeto najwyższy pomyśleć o pokryciu zapotrzebowania na piece do ogrzewania bądźto mieszkań lub wszelkiego rodzaju pracowni. Powszechnie znana placówka handlowa **„Materjał Budowlany"**, której centrala znajduje się **w Poznaniu, przy ul. Sew. Mielżyńskiego 23,** posiada wyłączne przedstawicielstwo na Ziemie Zachodnie na patentowane **kafle stalowe pokryte majoliką** i dostarcza je hurtowo lub też na zamówienie ustawia kompletne piece stałe, przenośne oraz kuchenne.

Patentowane kafle stalowe względnie piece wynalazku polskiego, których w ostatnim czasie ustawiono w kraju przeszło 10.000, polecane są przez wszystkie niemal nasze najwyższe władze państwowe, cywilne i wojskowe, gdyż poza wielu innemi zaletami, wyróżniają się w porównaniu z innemi piecami ogromną, bo około 50 proc. oszczędnością paliwa, co przy obecnej drożyźnie węgla, niezmiernie jest ważnem. Piece z kafli stalowych nagrodzone zostały na wystawach medalami złotemi i srebrnemi, co również przemawia na korzyść ich wartości użytkowej. Firma „Materjał Budowlany" służy interesowanym na życzenie bezpłatnie poradą oraz ofertami. —p—

Do P.T. Czytelników!

Byt czasopisma opiera się w bardzo znacznej części na **ogłoszeniach,** a ilość ich stanowi o możności rozszerzania i ulepszania czasopisma.

Znając życzliwość naszych PT. Czytelników prosimy, by — w zrozumieniu tego momentu — przy **zamówieniach i transakcjach,** dokonywanych na podstawie ogłoszeń w naszem piśmie zechcieli stale

powoływać się na ogłoszenia w „Rynku Metalowym i Maszynowym"

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

Budowa największego w Polsce wodociągu

Budujący się obecnie wodociąg w Maczkach będzie jednym z największych zakładów tego rodzaju w Polsce. Koszty jego budowy wyniosą około 25 miljonów złotych, a zasilać on będzie całe Zagłębie Dąbrowskie i Górny Śląsk we wodę.

W szczegółach przedstawia się on następująco:

Woda będzie pobierana z rzeki Przemszy, której stan wody wykazuje w ciągu roku tylko nieznaczne wahania. W celu wykorzystania tej rzeki dla wodociągu, wybudowano na Białej Przemszy jaz, spiętrzający wodę na wysokość 2.6 metra. Dno rzeki koło jazu wyłożono płytami betonowemi. Odpowiednie instalacje zapewniają należyty odbiór wody z rzeki, oraz jej oczyszczenie.

Z jazu prowadzi wodę kanał betonowy o przekroju półtora metra, a długości 600 m. do osadnika piasku, a stąd do zbiornika przy stacji pomp, która jest już na ukończeniu. Obecnie gotowe są dwie pompy o wydajności 90 litrów na sekundę. Pompy te będą tłoczyć wodę rurociągami do odmulnika betonowego. Odmulnik ten składać się będzie z komór 90 m. długości i 7 m. szerokości. Komór takich będzie 32, obecnie gotowych jest cztery, co dla zaopatrzenia samego Sosnowca zupełnie wystarczy.

Z odmulnika woda spływać będzie do filtrów, które składać się będą z 24 komór, każda o powierzchni 4.200 mtr. kw. Obecnie gotowe są dwie komory, mogące przefiltrować po 120 litrów wody na sekundę każda. Z filtrów woda spływa rurociągami do studni zbiorczej przy stacji pomp wody czystej. Obecnie gotowy jest jeden zbiornik czystej wody o pojemności 3.500 metrów sześciennych. Takich zbiorników będzie ogółem cztery. Montuje się przy nich obecnie dwie pompy o wydajności 60 litrów na sekundę. W przyszłości będą wybudowane oddzielnie zespoły dla Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego.

Ze stacji pomp prowadzić będzie wodę rurociąg do Sosnowca, gdzie przez sieć miejską będzie dochodzić do zbiornika w Zagórzu. W Zagórzu wybudowano dotychczas jedną komorę o pojemności 5.000 m. sześc. Druga jest w budowie. Po jej wybudowaniu woda osobnym rurociągiem będzie dochodzić z Maczek wprost do Zagórza. W przyszłości rurociąg ten będzie przedłużony na Górny Śląsk.

Na wykonanie dotychczasowych robót zużyto 5.300 ton cementu, 52.400 ton żwiru i kamienia, wykonano konstrukcyj betonowych 18.500 m. sześc. Ogółem koszty tych robót wyniosły 9 miljonów złotych. Ukończenie wodociągu w Maczkach będzie miało doniosłe znaczenie ekonomiczne i zdrowotne dla tych okolic.

Nowy typ pantografu do bezpośredniego rytowania, pozwalający na reprodukcję rzutów modelu

Do reprodukcji rysunków i do przerysowywania różnych wzorów używa się powszechnie zwykłego pantografu. Przyrząd ten posiada jednak pewne i to dość znaczne wady. Mianowicie nie rytuje on rysunku bezpośrednio, a tylko wyskrobuje cieniutkim rylcem na wosku dany wzór, pozostawiając rytowanie rytownikowi pracującemu ręcznie lub też trawiaczowi, który pracę tę wykonuje chemicznie. Drugą wadą zwykłego pantografu jest trudność przerysowywania modeli w rzutach czyli anamorfozy. Z tego powodu nie możemy n. p. przy pomocy pantografu zwykłego przerysować koła na elipsę i odwrotnie. Błędy te udało się niedawno usunąć pułkownikowi Dévé (Francja), już dawniej znanemu konstruktorowi aparatu do rytowania mikroskopijnego, którym można było wypisać przeszło sto liter na powierzchni 1 mm.^{2}. Obecnie pułk. Dévé zbudował przyrząd, który dzięki pomysłowej konstrukcji pozwala na bezpośrednie rytowanie dowolnego wzoru w dowolnem zmniejszeniu odrazu na płycie cynkowej lub miedzianej, przyczem ruchomy stolik modelowy oraz rozciągalne ramię umożliwiają przeprowadzenie różnych skrótów czyli tak zwanej anamorfozy. Dzięki nowemu przyrządowi pułk. Dévé można teraz bardzo łatwo wykonywać szereg zadań natury czysto technicznej bez pomocy zawiłych rachunków i bez wykreślania całego szeregu rysunków pomocniczych. Tak samo przyrząd ten ułatwia ogromnie pracę w różnych biurach, zajmujących się komponowaniem wzorów i napisów, które dzięki niemu mogą obecnie łatwo i bezpośrednio wyrysowywać w dowolnym skrócie na dowolnej powierzchni wzory, kopjując tak samo z dowolnie ułożonego modelu plastycznego lub płaskiego.

(—M—)

Komunikacja i Transport

W sprawie rozbudowy dróg w Polsce

W dniu 10. bm. Minister Robót Publicznych prof. Maksymiljan Matakiewicz przyjął dyrektora przedsiębiorstwa budowy dróg i ulepszonych nawierzchni „Strada", inż. Teodora Panusza.

Minister Matakiewicz odbył z dyr. inż. Panuszem konferencję w sprawie rozbudowy dróg w Polsce.

Przebieg wagonów taboru osobowego wynosił 424.642.699 osio-klm., wagonów taboru towarowego: ładowanych — 699.106.396 osio-klm., próżnych — 456.355.884 osio-klm., wagonów zaś motorowych — 1.736.238 osio-klm.

Przebieg ciężaru brutto w pociągach ruchu osobowego wyrażał się w cyfrze 3.529.007.000 tono-klm., w pociągach ruchu towarowego 9.942.980.000 tono-km., w pociągach motorowych 17.739.000 tono-klm.

Na stacjach polskich kolei państwowych naładowano w pierwszym kwartale 1.003.523 wagony ładunków, od kolei obcych zaś przejęto 131.558 wagonów.

Dane te obejmują 9 Dyrekcyj kolejowych, a mianowicie: warszawską, radomską, wileńską, poznańską, gdańską, katowicką, krakowską, lwowską i stanisławowską.

Nowe wydanie taryfy kolejowej

Dnia 1 października ukaże się nowe wydanie taryfy kolejowej, które obejmować będzie w szczególności część I B, część II, zeszyt 1-szy, 2-gi i 3-ci. Wydanie nowej taryfy kolejowej pozostaje w związku z dużemi zmianami, jakie zostały już wprowadzone, nadto obejmować ono też będzie te zmiany, które zajdą jeszcze do 1 października br. Chodzi o przejściowe taryfy, jak również skasowanie pewnych grup, objętych taryfą z 1 października 1929 roku. Nowe wydanie taryfy kolejowej zasadniczych zmian tu nie przewiduje.

Cook zamówi w Polsce 10 wagonów restauracyjnych

Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn zwrócił w swoim czasie uwagę przedstawicielom Międz. Tow. Wagonów Sypialnych Cook na fakt braku jakichkolwiek zamówień na wagony ze strony tego Towarzystwa w polskich fabrykach taboru. Inicjatywa p. ministra uwieńczona została pomyślnym skutkiem, bowiem przedstawiciele Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych złożyli ostatnio na ręce p. ministra Kühna oświadczenie, iż zamówią w najkrótszym czasie w polskich fabrykach taboru 10 wagonów restauracyjnych nowego typu. W związku z tem Towarzystwo wszczęło już pertraktacje.

Kronika komunikacyjna

BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA KOLEJOWA POLSKO-ESTOŃSKA — FAKTEM.

Została zakończona z wynikiem pomyślnym, trwająca od 12 bm. w Dyrekcji Kolei Państw. w Wilnie międzynarodowa konferencja z udziałem przedstawicieli kolei Łotwy, Estonji i Polski w sprawie przyłączenia Estonji do bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i ekspresowej. Komunikacja taka, jak wiadomo, istnieje między Polską i Łotwą od 1 kwietnia 1929 r.

Prawdopodobnie już w dniu 1 listopada br. wejdzie w życie nowa umowa kolejowa pomiędzy Polską a Estonją, stwarzająca bezpośrednią komunikację. Obradom międzynarodowej konferencji przewodniczył z ramienia Min. Komunikacji radca ministerjalny Soczyński.

POŁĄCZENIE LINIJ TRAMWAJOWYCH ZAGŁĘBIA ZE ŚLĄSKIEM.

W tych dniach tamwaje elektr. rozpoczęły pracę przy budowie mijanki na ulicy 3 Maja w Sosnowcu, która ma służyć dla bezpośredniego ruchu tramwajów z Zagłębia na Śląsk, pod przejazdem katowickim.

Według informacyj Spółki Tramwajowej przedłużenie linji z ulicy 3 Maja do Sobieskiego uzależnione jest od robót, prowadzonych przez Magistrat i kolei przy budowie tunelu na przejeździe katowickim. Magistrat gwarantuje ukończenie robót w ciągu najbliższych tygodni, natomiast budowa środkowych torów na przejeździe ma być uskuteczniona dopiero na dzień 1 stycznia 1931 r. Do chwili tej kolej, ze względów bezpieczeństwa nie pozwoli na ruch kołowy, a tem bardziej tramwajowy.

Bezpośredniego zatem połączenia tramwajowego ze Śląskiem należy oczekiwać w styczniu dopiero.

BUDOWA NOWEGO MOSTU NA RAWIE W KATOWICACH.

Donoszą, że zaprojektowany już dawniej most drewniany na Rawie buduje się obecnie w tempie przyśpieszonem, ponieważ w zimie spodziewają się znacznego wzrostu ruchu w tem miejscu, czemu nie sprostałby obecny most prowizoryczny.

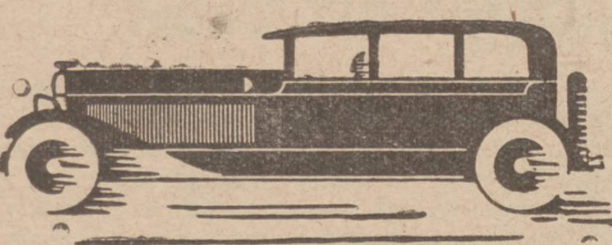
NANKIN — BERLIN.
Nowa niemiecka linja lotnicza.

Według doniesień z Szanghaju, przedstawiciel niemieckiego towarzystwa dla żeglugi powietrznej podpisał z Ministrem Komunikacji umowę, w sprawie utworzenia stałej komunikacji lotniczej Nankin — Berlin. Dla eksploatacji tej koncesji utworzone zostało niemiecko-chińskie towarzystwo.

KONGRES AREONAUTYKI.
Regulacja ruchu powietrznego.

Na Międzynarodowym Kongresie Areonautyki, odbywającym się w Hadze, wygłosił odczyt przedstawiciel Niemiec o automatycznem sterowaniu samolotów. Bardzo ciekawe przemówienie w tej sprawie wygłosił również przedstawiciel Francji.

Komisja Prawnicza Kongresu powzięła między innemi uchwałę, według której każde państwo uprawnionem ma być do wskazywania określonych terenów na swem terytorjum, poprzez które ruch powietrzny jest wzbroniony i przedkładać inne tereny, na których właśnie ten ruch miałby się odbywać.



Dział Samochodowy

Samochód w kształcie sterowca

Pomysł Anglika sir Dennisa Burneya.

W Anglji zbudowano nowy typ samochodu, który swym zewnętrznym wyglądem przypomina minjaturowy sterowiec.

Konstruktorem samochodu jest twórca sterowca R 100, sir Dennis Burney. Nowy typ samochodu będzie wkrótce rzucony na rynek.

W budowie oryginalnego samochodu p. Burney wykorzystał doświadczenie, nabyte w dziedzinie konstrukcji sterowca. P. Burney obliczył ściśle siłę oporu powietrza, którą pokonywać musi przy stosowaniu znacznych szybkości samochód typu przeciętnego. W drodze doświadczeń stwierdził on, że samochód kryty całkowicie, w górnej części o kształcie owala o spodzie ściętym, a więc równoległym do powierzchni ziemi — zużywa o 50 proc. mniej benzyny, a oszczędza conajmniej 50 proc. energji popędowej. Taki samochód sunie po powierzchni równej zaledwie dotykając kołami. Oznacza to również znaczną oszczędność zużycia opon. Ta oszczędność na oponach wzrasta procentowo odpowiednio do większej szybkości. Inżynier Burney stwierdził, że przy szybkości około 400 km. na godzinę jego samochód, praktycznie mówiąc „szybuje" w powietrzu.

Silnik samochodu Burney'a ma 8 cylindrów o mocy łącznej 160 koni, chłodzony jest powietrzem i znajduje się w tylnej części samochodu. Ciężar jego rozłożony jest na znacznej powierzchni podwozia.

Tylne koła obracają się dookoła niezależnych osi. Siedzący w samochodzie odczuwa tylko w minimalnym stopniu pracę motoru. Dzięki temu, jadący na tylnem siedzeniu czuje się jak w hamaku. Samochód ten budzi podziw, a w niektórych wypadkach postrach nawet w tak zautomobilizowanym kraju, jak Anglja.

Karkołomne próby wytrzymałości opon samochodowych

Co wytrzyma przy zderzeniu, wywołanem z ogromnego impetu: ściana betonowa, wzmocniona sztabą stalową i opuszczona głęboko w ziemię, ośmiocylindrowy samochód, czy też kilka kilogramów gumy, napełnionej sprężonem powietrzem?

Odpowiedź na to pytanie dał przez karkołomny eksperyment kapitan amerykański Dick Grace, który najechał umyślnie autem, ważącem półtorej tony, z prędkością 60 km., na specjalnie ustawioną ścianę, szerokości 5 m.

Rezultat był taki, że ściana przesunęła się o kilka cali, ciężka maszyna została zdruzgotana, kierowca wyrzucony wysoko w powietrze — ale, opony na kołach nie nosiły żadnych śladów, choćby najmniejszego uszkodzenia.

Ten sam kierowca powtórzył swój niebezpieczny eksperyment, tym razem na zamówienie znanej firmy amerykańskiej „The General Fire and Rabber Co.", która wprowadzała właśnie na rynek nowy gatunek opony i chciała ją zareklamować iście po amerykańsku.

Ten drugi eksperyment odbył się na stadjonie wojskowym i nosił wszelkie cechy popisu publicznego.

Na środku pola wzniesiono mur cegieł i betonu, szerokości 5 m., przeszło metrowej grubości i dwumetrowej wysokości, w połowie zapuszczony w ziemię i wzmocniony stalową belką dwumetrową.

Kierowca wybrał maszynę również ośmiocylindrową, którą zaopatrzono w nowe opony i zatoczył kilka razy krąg po polu, aby nabrać rozpędu, poczem rzucił się z maszyną na ścianę.

Nauczony doświadczeniem, w chwili zderzenia podniósł się z siedzenia w przykucniętej pozycji.

Nastąpiło gwałtowne zderzenie, przebieg którego został utrwalony na kilku filmach. Gdy potem przepuszczono je wolno, uwidoczniło się całe zjawisko: przy zderzeniu opony gumowe zostały ściśnięte tak, że zrównały się z obwodami kół i obwody zostały oczywiście uszkodzone przez uderzenie, opony jednak powróciły do stanu pierwotnego, nie wykazując najmniejszego uszkodzenia.

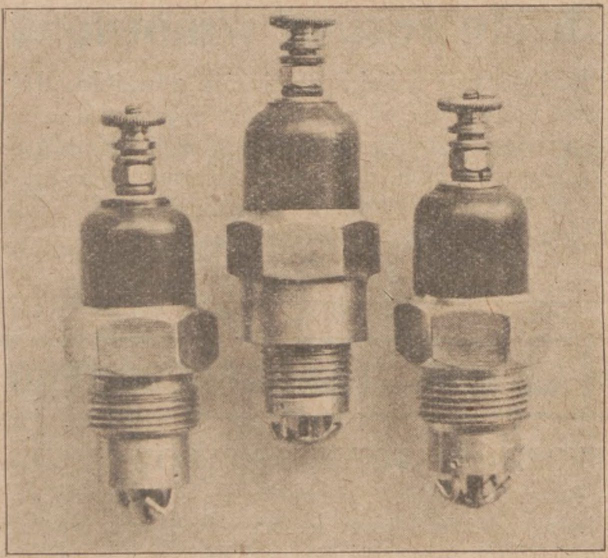
Przód samochodu zaś był strzaskany. Z powyższych niebardzo bezpiecznych prób należy wysnuć wniosek, że najgorzej wyboiste drogi nie przedstawiają żadnego niebezpieczeństwa dla obecnie produkowanych opon.

NADESŁANE.

Nowy typ świecy do silników spalinowych

Wynalezienie i udoskonalenie silnika spalinowego wywołało prawdziwy przewrót jak w dziedzinie komunikacji tak też i w przemyśle. Jednak nieodrazu stworzono taki palnik, jak go znamy obecnie. Zanim udało się konstruktorom dojść do dzisiejszego typu dobrego, solidnego, ekonomicznego i niezawodnego motoru, przekonstruowano niejedną jego część składową.

Bardzo poważnym zmianom uległa np. instalacja elektryczna, służąca do zapalania mieszanki w cylindrach. Początkowo używano w tym celu urządzenia młoteczkowego z małym przerywaczem wewnątrz cylindra. Działanie tego mechanizmu polegało na prze-



Nowy typ świecy zapłonowej, wynalezionej przez p. M. Domiszewskiego. Świeca ta daje się łatwo rozmontować.

rywaniu prądu o niskiem napięciu, przyczem powstawała mała iskra. Rozumie się, że cały mechanizm tego rodzaju łatwo zawodził i dlatego z chwilą zastosowania do zapalania prądu o napięciu wysokiem ustąpił on miejsca normalnej świecy, która w połączeniu z magnetem przewyższała go znacznie pod względem sprawności i pewności działania.

Jednak i świecę naprawdę dobrą stworzono nieodrazu. Pierwsze świece zapłonowe z powodu wadliwej konstrukcji odmawiały bardzo często i wtedy automobilista musiał zatrzymywać się na drodze celem ich wymiany, a lotnik np. ryzykował niebezpieczne przymusowe lądowanie. Tak samo defekt świecy narażał na straty przemysłowca, który korzystał z silnika spalinowego, zabierając mu czas na przeprowadzenie badania i na usunięcie wadliwie działającej świecy.

Stopniowo jednak doskonalono i świece, które stawały się coraz pewniejszemi w użyciu. Mimo jednak wielu wynalazków nie udało się jeszcze do dziś w świecy typu zwykłego usunąć wszystkich defektów. I tak np. z powodu niedostatecznej izolacji pręta środkowego zachodzą często wewnętrzne przebicia, trudne do stwierdzenia przy zwykłem badaniu, występujące jednak w czasie pracy, potem np. zdarzają się często krótkie spięcia przez zanieczyszczenie świecy kopciem lub brudną oliwą, wreszcie często powodem wadliwego działania silnika bywa trudność należytego uregulowania przerwy iskrowej lub nawet ułamywanie się elektrod przy tej czynności.

Wszystkie te wyżej wymienione wady są prawie całkowicie usunięte w nowym typie świecy, pomysłu p. Marcina Domiszewskiego z Kołomyi, zgłoszonej już wszędzie do patentu. Zalety nowej świecy p. Domiszewskiego polegają na tem, że jej środkowy pręcik jest izolowany przy pomocy masy niewrażliwej na gorąco i nie pękającej, poza tem świeca ta daje się rozmontowywać bardzo łatwo, przyczem możliwem jest dokładne oczyszczenie jej wnętrza — rzecz nie do pomyślenia przy świecy zwykłego systemu —, wreszcie w nowej świecy z powodu specjalnej jej budowy wykluczone jest zaoliwienie, a dzięki specjalnemu urządzeniu można łatwo regulować bardzo precyzyjnie przerwy iskrowe. Dodać należy, że nowa świeca wyróżnia się trwałością, a dzięki częściom zamiennym, które przy groszowym wydatku można uzupełniać, jest nadzwyczaj ekonomiczna.

Jak nam donoszą, wynalazca mu zamiar przystąpić wkrótce do fabrykacji tych świec w swych warsztatach mechanicznych w Kołomyi. *(-s-).*



Zjazd Związku Związków Przedsiębiorstw Autobusowych

W dniu 15 bm. odbył się w Warszawie Zjazd Związku Związków Przedsiębiorstw Autobusowych. Na Zjeździe postanowiono przedstawić miarodajnym czynnikom uchwały I-go Ogólnopolskiego Kongresu Komunikacji Autobusowej w Poznaniu, oraz przedstawić władzom konieczność ujednostajnienia w całem państwie zasad wykonywania kontroli nad komunikacją autobusową. Poza tem postanowiono rozpisać ankietę wśród właścicieli autobusów w sprawie potrzeb w dziedzinie budowy dworców autobusowych.

Konwencja opon samochodowych nie została wznowiona

W Stow. Kupców Polskich w Warszawie odbyło się posiedzenie Rady Zrzeszeń Związków Kupców Samochodowych, na którem zastanawiano się m. in. nad możliwością wznowienia na terenie województw centralnych i wschodnich konwencji opon samochodowych. Ze względu na nieobecność szeregu przedstawicieli sprzedawców opon samochodowych, zebranie żadnej decyzji w tej sprawie nie powzięło. Jak wiadomo, konwencja ta po kilkumiesięcznem istnieniu została ostatnio zawieszona w b. Kongresówce i na ziemiach wschodnich, natomiast obowiązuje nadal w województwach zachodnich i południowych. Stan ten przysparza kupiectwu wiele strat.

Z AMERYKI

W WALCE Z NIESZCZĘŚLIWEMI WYPADKAMI. POMYSŁOWE AFISZE.

„Bezpieczeństwo niech będzie zwyczajem — rozpocznijcie rok szkolny należycie, przez robienie tego, co wam rozum dyktuje", radzi afisz na miesiąc wrzesień, wydany przez departament zorganizowany w celu zmniejszenia liczby wypadków automobilowych przy klubie Chicago Motor.

Na afiszu tym widnieją następujące wskazówki i rady:

1. Dajcie poparcie waszemu patrolowi szkolnemu.

2. Przechodźcie ulice tylko przy narożnikach.

3. Patrzcie w obie strony ulic przed puszczeniem się na przeciwną stronę takowych.

4. Idźcie, nie gońcie, na przeciwną stronę ulicy.

5. Bawcie się tylko w odpowiednich miejscach.

6. Pamiętajcie, że droga dla automobilistów prowadzi zarówno przez zaułki jak po ulicach miasta.

7. Podczas jazdy na rowerach — bądźcie bardzo ostrożni.

„Dziewięć tysięcy dzieci poniosło śmierć w wypadkach automobilowych w Stanach Zjednoczonych w roku 1929 dlatego, że nie zastosowano się do zwykłych reguł bezpieczeństwa", kończy afisz.

Afisze te znajdują się w 25.000 klasach szkolnych w całym stanie Illinois i Indiana.

ZE SPORTU SAMOCHODOWEGO

REKORD ŚWIATOWY JAZDY POWOLNEJ.

Automobilclub de L'Isle de France zorganizował doroczną próbę najwolniejszej jazdy samochodowej, w czasie której zawodnik Ulrich rozwinął przeciętną szybkość 366 m. i 96 cm. na godzinę!

Trasa wynosiła 670 m. Zwycięzca Ulrich przebył ten dystans w czasie 1 godz. 50 min. 23 sek., co odpowiada przeciętnej 10 cm. na sekundę. W pewnym momencie automobilista jednak potrafił tak obniżyć szybkość, że przebył 100 cm. w ciągu 32 sekund.

Redakcja pisma służy bezinteresownie Szan. Abonentom swoim chętnie wszelkiemi informacjami

w sprawie krajowych źródeł zakupu

Wszelkie życzenia w tym kierunku prosimy skierować do redakcji pisma.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Rowerowy raj

Lubi pan jeździć na rowerze? — Tak, i owszem, odpowie przeciętny obywatel, lecz ostatecznie nudzi mnie stałe kręcenie się po asfalcie paru wybranych uliczek, gdzie ruch samochodowy jest słaby i gdzie na luksus prawdziwego spokojnego jeżdżenia mogę sobie pozwolić.

Godzimy się na tę odpowiedź. Rzeczywiście, trudno à la longue robić jedne i te same ósemki, krążąc na setce metrów. Taki sport może szybko dokuczyć, i z tego powodu wielu ludzi, którym czas nie pozwala na dłuższe rowerowe wycieczki za miasto, używa roweru tylko w celach czysto praktycznych.

Możnaby jednak, i to stosunkowo małym kosztem, poważnie urozmaicić sport rowerowy. Wystarczy zbudować choćby mały park rowerowy. Co to takiego, park rowerowy? zapytacie. Otóż park ten, to jest miejsce, gdzie znajduje się kilka gładkich drożen, parę „wiraży", mała odskocznia, „most" do rozbiegu, „djabelska ósemka" i inne podobne urządzenia. Wszystko to razem nie jest ani zbyt kosztowne, ani trudne do urządzenia, a nawet starym rowerzystom, nie mówiąc już o młodem pokoleniu, może sprawić wiele przyjemności.

Taki „park" był w moim mieście rodzinnem. Za parę groszy wstępu można było godzinami krążyć na tym torze, zlatując z „szybkością wiatru" z mostu i kołując dziko na wirażach. Cała młodzież warjowała wprost i każdą wolną chwilę spędzała w tym raju, a i tatusiowie często, niby tak dla próby, lubili sobie machnąć parę kół i razem z synalkami pokrążyć po „chińskich górach".

Ponieważ urządzenie takiego parku nie jest specjalnie kosztowne, można przypuszczać, że po paru latach cała inwestycja zostałaby pokryta nawet bardzo niskiem wstępnem. Tak przynajmniej było w moim mieście rodzinnem, gdzie „park" dawał pewne dochody magistratowi, który mógł dzięki temu robić różne dalsze inwestycje i ulepszenia.

Może więc dałoby się i u nas park taki zbudować, a napewno propaganda sportu rowerowego zyska na tem poważnie.

Dla konnych piękne aleje w parkach, a dla rowerzystów „kocie łby"

Przeglądając ostatnio prasę, spostrzegłem kilka ciekawych wiadomości. Mianowicie z różnych stron Polski donoszą o wykańczaniu parków, nowych ulic, alei itp., przyczem prawie w każdym komunikacie czyta się: „Magistrat zarządził też budowę specjalnej drogi do konnej jazdy, rozumiejąc znaczenie tego szlachetnego sportu........ itd." Ale o drogach dla rowerzystów ani słowa.

Tak rzeczywiście, sport konny jest rzeczą nader przyjemną, tak samo przyjemnie jest oglądać piękne stare obrazki, przedstawiające zgrabne lady i dostojnych lordów na konnych promenadach po Hyde Parku, jeszcze może przyjemniej jest posiadać własnego wierzchowca czystej krwi, potomka jakiegoś znakomitego sułtańskiego ogiera, lecz....

Tu właśnie musimy na nieszczęście dodać małe „lecz", które zepsuje nam cały piękny obraz.

Minęły przecież czasy hrabiów Monte Christo, kiedy do dobrego tonu należało posiadanie przynajmniej jednego wierzchowca i kiedy ludzi stać było na ten luksus.

Dziś zamiast czworonożnych rasowych arabów i anglików pędzą po ulicach „rasowe" Fordy, a szlachetny konny sport uprawia się na motocyklach lub.... w braku tych ostatnich, na rowerach.

Pocóż więc luksus wyrzucania pieniędzy na drogi do konnej jazdy, kiedy rower, ten rzeczywiście dzisiejszy koń i to koń biednego człowieka, musi skakać jęcząc po grubych „kocich łbach" lichych bruków?

Czy my mamy zbyt wiele pieniędzy, że tak, na wszelki wypadek, budujemy sobie przy okazji, aby nie zapomnieć, drogi dla konnych? Chyba nie. Pusto jakoś i u obywateli i w kasach różnych magistratów, a przy dobrych staraniach urzędów podatkowych i łaskawej pomocy kryzysu będzie jeszcze puściej. Jakoś więc takie budowanie na „wszelki wypadek" wydać się może więcej niż niepotrzebnym pomysłem.

Rzeczywiście, komu i poco potrzebne są te drogi do konnej jazdy? Czy dla tych trzech i pół pań, którym się udaje raz do roku, dzięki znajomościom „kawaleryjskim", zrobić jeden konny spacerek?

Lepiej więc byłoby, gdyby zamiast tego rodzaju pomysłów przypomniano sobie o rowerzystach i wreszcie zbudowano grubo mniejszym kosztem parę dróg dla nich. Może zmniejszyłaby się wtedy ilość nieszczęśliwych wypadków i może mniej rowerzystów uciekałoby na boki chodników, coprawda ku zmartwieniu policji, która nie miałaby okazji do nakładania z tego powodu kar na niesfornych kolarzy.

Tak, dobra rzecz ta tradycja, lecz trzeba być nieco więcej realnym. W dzisiejszych czasach można sobie pamiętać o sławie naszych huzarów, można też zachwycać się paniami i panami w rajtrokach na pięknych promenadach, lecz nie wolno bawić się w niepotrzebne wydawanie pieniędzy na rzeczy niepraktyczne i nieużyteczne, kiedy ma się wiele innych palących potrzeb. *(k-i.)*

ZE SPORTU ROWEROWEGO

SZAMOTA POBIŁ REKORD POLSKI.

W Warszawie odbyły się międzynarodowe zawody kolarskie z udziałem mistrzów czterech państw: Beaufranda (Francja), Cozensa (Anglja), van Massenhove (Belgja) i Szamoty (Polska).

W biegu 200 m. najlepsze czasy uzyskali: Cozens i Szamota po 12,2 s. Szamota czasem tym ustanowił nowy rekord polski, lepszy o 0,2 sek. od czasu Łazarskiego. 3) Beaufrand — 12,4 sek., 4) van Massenhove — 12,6 sek., 5) Kendzia — 12,8 sek., 6) Pusz — 13 sek.

W spotkaniach trójkowych Beaufrand zwyciężył Pusza, Łączyńskiego i Cozensa (dwukrotnie), a Conzens — Łączyńskiego i Pusza. W drugiej grupie Szamota wygrał z van Massenhoven. Iko i Kendzią.

W meczach dwójkowych między najlepszymi zawodnikami każdej grupy, w finale o pierwsze miejsce Beaufrand zwyciężył o pół dług. Szamotę (czas 12,2 sek.). Trzecie miejsce zdobył Cozens, bijąc van Massenhove (czas 13,6 sek.), piąte — Pusz zwyciężając Kendzię (13,2 s.).

Ze sportu motocyklowego

O wielką nagrodę austrjacką. — Trudny wyczyn Rüttchena.

Na uwagę zasługuje wyczyn niemieckiego motocyklisty Rüttchena w czasie zawodów motocyklowych o wielką nagrodę austrjacką. Zawody te odbywają się na trójkącie szosowym w okolicy Wiednia. Cała trasa mierzy okrągło 10 i pół kilometra. Trzeba jeździć na niej przez sześć godzin, a kto w ciągu tych sześciu godzin przejedzie największą ilość kilometrów, ten zdobywa wielką nagrodę austrjacką. — Trasa jest stosunkowo dobra, gdyż szosy w tem miejscu są zawsze w należytym stanie utrzymywane przez austrjackie władze drogowe, a ponadto przed zawodami staraniem austrjackiego klubu automobilowego dodatkowo jeszcze doprowadzone do porządku.

Tegoroczną nagrodę zdobył niemiec Rüttchen na motocyklu niemieckim marki NSU. W czasie przepisanych sześciu godzin Rüttchen przebył ogółem 607 kilometrów, mając w czasie jazdy dwie zmiany kół i kilka innych drobnych naprawek, co zajęło mu łącznie około pół godziny czasu. Przeciętnie zatem Rüttchen jechał przez tych sześć godzin z szybkością 101 kilometrów i 150 metrów na godzinę. Gdy się zważy, że była to jazda na motocyklu i bądź co bądź na szosie, obfitującej w liczne zakręty, wzniesienia i spadki, a nie na betonowym torze, i że trwała nieprzerwanie sześć godzin, wyczyn Rüttchena przedstawi się nam we właściwem świetle. Ale także we właściwem świetle przedstawi się nam doskonałość techniczna współczesnego motocyklu, który pozwala na taką jazdę. („Prawda")

ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

O uprzemysłowienie Polski

Dekoracja dyr. Loupart'a orderem Polonia Restituta za zasługi położone na polu uprzemysłowienia kraju.

Od dłuższego czasu firma Philips pracuje usilnie nad rozbudową u nas w Polsce przemysłu radjowego i elektrotechnicznego. Począwszy przed kilku laty od importu swych wyrobów z Holandji, firma ta, równolegle ze wzrostem pojemności naszego rynku wewnętrznego, przystępowała do kolejnego uruchomiania w Polsce różnych działów produkcji, wieńcząc to dzieło budową wielkiej huty szkła, przeznaczonej do wyrobu gatunków szkieł specjalnych, używanych w elektro- i radjotechnice. Ta kilkumiljonowa inwestycja uniezależnia wreszcie cały nasz przemysł elektro- i radjotechniczny od importu szkła zagranicznego i stanowi wielki krok w dalszej rozbudowie rodzimego przemysłu.

W uznaniu wielkich zasług, położonych w dziedzinie uprzemysłowienia Polski przez firmę Philips, a w szczególności przez jej naczelnego dyrektora handlowego p. Louparta, który najwięcej przyczynił się do budowy wielkiej huty, odznaczył go nasz rząd Krzyżem Oficerskim orderu Polonia Restituta. Uroczysta dekoracja odbyła się ostatnio w Ministerstwie Spraw Wojskowych, w obecności przedstawicieli rządu i przemysłu.

(k-i.)

Linja kablowa Warszawa — Łódź już ukończona

W ostatnich dniach ukończona została budowa linji kablowej na odcinku Warszawa — Łódź, rozpoczęta w lipcu 1929 r. z inicjatywy Ministerstwa Poczt i Telegrafów. Jednocześnie ukończono w Łodzi budowę specjalnej centrali międzymiastowej na 80 przewodów, oraz rozszerzono o 12 stanowisk centralę międzymiastową przy ul. Zielnej w Warszawie.

Oddanie do użytku nowowybudowanej linji nastąpi jeszcze w bieżącym miesiącu.

Zbudowana linja kablowa, długości 136 km., jest pierwszym odcinkiem telefonicznej linji kablowej Warszawa — Cieszyn, zapoczątkowującej w Polsce budowę telefonicznej sieci połączeń kablowych i mającej na celu połączenie stolicy z głównemi ośrodkami przemysłu polskiego oraz z państwami Europy przez Niemcy (via Gliwice) i Czechosłowację. Dalsze prace nad linją Warszawa — Cieszyn są w pełnym toku.

Doskonały, chociaż zapomniany typ odbiornika

Aperjodyczne wzmocnienie wysokiej częstotliwości. — Transformatory z żelazem.

Żyjemy obecnie pod znakiem nowoczesnych lamp i dostosowanych do nich układów ze strojonemi obwodami wysokiej częstotliwości. Z tego też powodu coraz rzadziej buduje się klasyczne neutrodyny starego typu, a o rezonansówkach ze zwykłemi lampami już dawno zapomnieliśmy. Nie można się temu dziwić, gdyż nowoczesne lampy dają rzeczywiście lepsze rezultaty i przy mniejszej ilości stopni wzmocnienia zapewniają głośniejszy i selektywniejszy odbiór. Nie należy jednak zapominać o układach „klasycznych", gdyż często i one potrafią dokazać swego.

Właśnie „ultraklasyczne", a właściwie nawet mocno stare układy przypomniały mi się z racji pewnego eksperymentu, który niedawno przerobiłem. Mianowicie jeden z moich znajomych zwrócił się do mnie z prośbą o podanie mu układu odbiornika, który mógłby wykorzystać choć częściowo akcesorja jego strajkującej „superki", a co najważniejsze, pozwoliłby na zużycie jej lamp (były w zapasie A 409, coś 6 czy 7 sztuk oraz 2 lampy głośnikowe). Zależało przytem na budowie aparatu działającego na antenie ramowej, gdyż w danych lokalnych warunkach trudno było o założenie an— otwartej.

Po pewnem zastanowieniu, ponieważ znajomy mój miał dość już „superek", a lampy nowoczesne nie mogły być użyte, zdecydowałem się na zaprojektowanie odbiornika z kilku stopniami wzmocnienia wysokiej częstotliwości na transformatorach aperjodycznych z żelaznemi rdzeniami. Na pomysł ten naprowa-

dziły mnie artykuły v. Ardenna oraz doświadczenia z lampami Loewego, które, dzięki właściwej konstrukcji, pozwalają na doskonałe wzmocnienie przy pomocy oporów nawet częstotliwości rzędu 1 miljona drgań na sekundę. Wychodziłem przytem z następujących założeń: Przy użyciu dobrej anteny ramowej i przy dwóch obwodach strojonych selektywność odbiornika musi być dostatecznie dobra, pod warunkiem, że słuchającemu zależy raczej na czystym i dobrym odbiorze, a nie na wyłapywaniu jakichś słabych i dalekich stacyjek nadgranicznych; poza tem wzmocnienie wysokiej częstotliwości, przy odpowiedniej konstrukcji nawet bez obwodów strojonych, musi całkowicie wystarczyć. Rezultaty osiągnięte całkowicie potwierdziły moje rozumowania.

Konstrukcja aparatu była następująca: pierwsza lampa wzmacniała prądy, które dawała strojona kondensatorem antena ramowa; pomiędzy pierwszą a drugą lampą znajdował się aperjodyczny transformator z żelaznym rdzeniem; takie same transformatory łączyły drugą i trzecią i wreszcie trzecią i czwartą lampę; pomiędzy czwartą lampą wysokiej częstotliwości a andjonem znajdował się znów jeden obwód strojony (zwykły transformator wysokiej częstotliwości z kondensatorem jak przy neutrodynie); po andjonie szły wreszcie dwa stopnie małej częstotliwości.

Ponieważ zachodziła obawa, że przy tylu stopniach wysokiej częstotliwości odbiornik sprzęgnie „na amen", każdą lampę wraz z transformatorem umieszczono w metalowej komorze, uziemniono wszystko, co się tylko uziemnić dało, przewody wolne osłonięto uziemnioną rurką, a dłuższe druty, celem usunięcia ewentualnych prądów pasożytniczych, gdzie tylko się dało, związano kondensatorami o dużej pojemności. Prócz tego, celem zmniejszenia szkodliwej pojemności lamp, zdjęto z nich stopki, a nawet osłonięto zewnętrznie same gruszki uziemioną folja metalową.

Aperjodyczne transformatory wysokiej częstotliwości były wykonane następującym sposobem: fale krótkie — na papierowych cylindrach uzwojenie jednowarstwowe drutem nikielinowym 0,1 mm. Jeden cylinder był wsunięty w drugi tak, że między uzwojeniami była ca. 1 mm. przerwa powietrzna. Wewnątrz cylindrów znajdował się żelazny rdzeń, wykonany z pyłu żelaza, zmieszanego z parafiną. Pył żelaza otrzymano przez subtelne zmielenie proszku żelaza specjalnego gatunku (próbowałem użyć *ferrum reductum*, lecz z gorszym skutkiem). Praktyka wykazała, że na krótkich falach, mimo wszelka ostrożność, potrzeba jeszcze małej pomocniczej neutralizacji, która „uspakajałaby" aparat. W tym celu użyto małego dodatkowego uzwojenia, połączonego bezpośrednio z siatką lampy.

Transformatory na długie fale były wykonane podobnie, zatsosowano tylko zamiast uzwojenia cylindrowego uzwojenie sekcjami obok siebie położonemi. Tak samo rdzenie nie wymagały już bardzo subtelnego specjalnego pyłu, a wystarczyło *ferrum reductum*.

Teraz muszę jeszcze podać wyniki. Otóż aparat ten, na antenie ramowej o średnicy 50 cm., odbiera regularnie na silny głośnik około 25 stacyj. Razem można otrzymać, jeżeli się doliczy stacje nieco słabiej słyszalne lub niepewne, które jednego dnia są, potem zanikają przeszło 45 stacyj.

O selektywności tego odbiornika świadczy fakt, że znajduje się on w odległości ca. 600 metrów od lokalnej stacji nadawczej (Poznań), która nic nie przeszkadza i zanika na ca. 3 podziałkach kondensatorów (skala na 100 podziałek). Dobre wzmocnienie zaczyna się na 200 metrów i idzie potem równomiernie wgórę.

Rozumie się, że właściciel tego aparatu jest z niego bardzo zadowolony, szczególnie po nieco kapryśnej „superce" z tuzinami harmonicznych.

Z powodu osiągnięcia tak dobrych rezultatów z transformatorami rdzeniowemi nawet przy lampach zwykłych, mam zamiar przy pierwszej okazji przerobić podobną próbę z lampami osłoniętemi.

L. Kozłowski.

Nowe lampy Telefunkena

Ukazały się w Poznaniu (prawdopodobnie i w całej Polsce) lampy Telefunkena nowego typu. Są to: Arcotron 201 o próżni doskonałej do wzmocnienia małej częstotliwości oraz Arcotron 301, lampa gazowa detektorowa. Obydwie lampy są dostosowane do bezpośredniego żarzenia prądem zmiennym (1 V. 0,25 A.). Lampy te różnią się tem, że nie posiadają siatki wewnętrznej, którą zastępuje zewnętrzna okładzina. Z tego powodu lampy te mają odmienny zupełnie kształt (sztabkowy). Konstrukcja tych lamp obliczona jest nie na jakieś nadzwyczajne wzmocnienie, gdyż pod tym względem ustępują one lampon zwykłym, lecz na możliwe uproszczenie układu odbiorczego całego aparatu. Lampy bez wewnętrznej siatki nie są nowością, gdyż typy takie zostały już opracowane przez Lee de Forest'a, Weagant'a i Round'a, praktyczny jednak typ lampy takiej wypuścił po raz pierwszy Telefunken. *(k-i).*

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Polski przemysł lokomobilowy na polskim rynku bije przemysł zagraniczny

Prowadzona już od kilku lat wśród naszego społeczeństwa akcja w kierunku popierania przedewszystkiem produkcji krajowej, poza znaczeniem uświadamiającem, posiada jeszcze tę dobrą stronę, że jest ona impulsem dla rodzimego przemysłu, który obserwując coraz wyraźniejszy zwrot ogółu konsumentów w Polsce ku nabywaniu wyrobów rodzimych, stara się obejmować coraz nowe gałęzie produkcji i podnosić poziom gatunkowy wytwarzanych przez siebie artykułów.

Poruszając moment współzależności popierania przez konsumentów polskiej produkcji z podnoszeniem jej poziomu i jej rozwojem, chcemy mówić o b. jeszcze młodym w Polsce przemyśle lokomobil parowych.

Póki przemysł lokomobilowy w Polsce stawiał pierwsze kroki, póki pod względem doskonałości swej produkcji zbliżał się dopiero do zagranicznej, póty należało wstrzymywać się z akcją wywierania presji na społeczeństwo polskie i czynniki administracyjne, by zaopatrywać się wyłącznie w lokomobile krajowe.

Kiedy jednak produkcja lokomobil stanęła na wysokim poziomie skutecznie rywalizując tak co do jakości, jak i ceny z zagranicą, podjąć należało akcję w kierunku ograniczenia zbędnego przywozu lokomobil. Podjęta została ta akcja w chwili, w której polski przemysł lokomobilowy, utopiwszy w nowoczesne inwestycje poważne kapitały, wypuszczał ze swych zakładów maszyny o pierwszorzędnych walorach konstrukcyjnych i niezwykle praktycznych w życiu, a mimo to produkujący na zapas, w kraju bowiem nabywano towar zagraniczny. Należało uderzyć na alarm i wystąpić silnie przeciw wszystkim, którzy dawali pierwszeństwo lokomobili zagranicznej.

Akcja ta spotkała się z nadspodziewanem wprost poparciem tak wśród zainteresowanych kół społeczeństwa, jak i ze strony czynników komunalnych i rządowych. Dzięki okazanemu przez polskie czynniki zrozumieniu dla krajowej produkcji lokomobil import tych maszyn za ostatnie ośm miesięcy spadł prawie o 75%, wzmagając równocześnie rodzimą produkcję tych maszyn.

O stopniu odczucia sprawy przez społeczeństwo niech świadczą dwa przykłady z wielu, jakie poniżej przytaczamy. Jeden z obywateli ziemskich w Wielkopolsce, mając już zadatkowaną lokomobilę, przeczytawszy jeden z artykułów o polskiej produkcji lokomobilowej, wdał się nad tą sprawą w dyskusję ze swym sąsiadem, u którego już przez dwa lata pracuje lokomobila krajowej produkcji. W wyniku zaniechał kupna maszyny niemieckiej, zdecydował się na stratę zadatku, a lokomobilę kupił w kraju.

Podobnych przykładów możnaby cytować więcej. Budowę lokomobil w Polsce rozpoczęły przed kilku laty Zakłady H. Cegielski S. A. w Poznaniu, które idąc wciąż z postępem świata technicznego i systematycznie powiększając i ulepszając swe warsztaty w dziale swej produkcji zajmują w Polsce dominujące stanowisko. Dzięki niepospolitym zaletom oraz doskonałym wynikom eksploatacji lokomobil tej wytwórni, osiągnęły one na rynkach polskich wprost monopolowe stanowisko. Znaczna ilość wypuszczanych lokomobil pracujących nadzwyczaj sprawnie, znalazłszy w kraju powszechne uznanie, wyrugowała bezapelacyjnie z rynku lokomobile zagraniczne.

Na stuprocentowe poparcie polskiej produkcji lokomobil przez polski rynek, przemysł zagraniczny natychmiast zareagował wzmożoną propagandą i jeszcze intensywniejszym dumpingiem. Mimo to, lokomobile zagraniczne poważnie straciły w Polsce na popularności. Straciły one dostęp na rynek polski z tego powodu, że po 1-sze: wysoka wartość konstrukcyjna polskich lokomobil znacznie przenosi zagraniczne i po 2-gie rozwój świadomości kół społeczeństwa polskiego, stanowiących o konsumcji omawianych tutaj maszyn — przyczyniły się do opowiedzenia polskich odbiorców na korzyść polskich lokomobil.

Polski przemysł lokomobilowy zaledwie w kilka lat zdobywszy sobie polskie rynki, unieszkodliwiając konkurencję zagraniczną, jest już przygotowany całkowicie do rozpoczęcia ekspansji na rynki zagraniczne.

O odpowiedni dobór ciągówki

Nie ulega już dzisiaj kwestji, że uprawa roli wchodzi w nowy okres: w okres motoryzacji sił pociągowych. Benzynowe i ropne ciągówki przestają być jedynie eksperymentami, czynionemi przez pionierów postępu rolnego, ale zyskują sobie szersze prawo obywatelstwa, trafiają już nawet do coraz mniejszych gospodarstw rolnych. „W miarę jednak ich rozpowszechniania — jak pisze w „Rolniku" inż. W. Kisielnicki — staje rolnik przed coraz trudniejszą decyzją co do wyboru odpowiedniej dla niego ciągówki. Każda z fabryk zachwala na swój sposób własne wyroby, a rolnikowi brak rzeczywistych kryterjów dla ocenienia, która maszyna będzie dla niego właśnie tą najodpowiedniejszą. Chcąc mniej orjentującym się w tych sprawach ułatwić rozpa-

trzenie się w rozmaitych zagadnieniach, nasuwających się przy wyborze ciągówki, rozważmy poniżej najważniejsze czynniki, mające swój dominujący wpływ.

1. Moc ciągówki. 2. Konstrukcja motoru, 3. Konstrukcja ciągówki, a więc gąsienicowa, czy kołowa. 4. Rodzaj paliwa.

Przy rozważaniu kwestji mocy ciągówki, ważne jest ocenienie liczb podawanych przez fabryki, oraz zdanie sobie sprawy z celów i zadań, jakie czekają ciągówkę. Należy sobie zdać dokładnie sprawę, czy ona ma być użyta do orki głębokiej, czy płytkiej i dalej, do jakiej ewentualnie młócarni itd. Co do liczb, oznaczających siłę ciągówki, to możemy mieć pełne zaufanie do zapodań wyrobów amerykańskich, z uwagi na to, że jedynie te wykazują liczby kontrolowane oficjalnie. W odniesieniu do liczb podawanych przez wyroby europejskie, lepiej odnosić się z pewną rezerwą, a jedynie doświadczenie może dać tu pewne wskazówki.

Rozważając kwestję pracy, do jakiej będzie użyta ciągówka, trzeba mieć na oku te względy, że jeżeli użyjemy ciągówki słabszej, to nadawać się ona będzie jedynie do podorywek i do mniejszych garniturów młocarnianych, podczas gdy dla orki głębokiej wcale się nie przyda, ze względu na wielką nieekonomję ruchu. Nie będzie ona bowiem w możności uciągnąć pługa więcej, jak dwuskibowego, do większych młocarń zaś wogóle nie da się użyć.

Przy ciągówce silniejszej te ujemne strony znacznie maleją, gdyż do orki kilkuskibowej głębokiej nadaje się ona wyśmienicie, zaś i do podorywek daje się dobrze wykorzystać przez założenie dwu kilkuskibowych pługów.

W naszych więc warunkach uważać należy ciągówkę silniejszą około 30 KM. za najodpowiedniejszą.

Przechodząc zkolei do drugiego punktu, a więc do konstrukcji motoru, uważamy motory 4-rocylindrowe, 4-taktowe, z magnetem za bezwzględnie znacznie wyżej stojące od motorów dwucylindrow., ewent. dwutaktowych. Motory dwucylindrowe są z reguły za mało elastyczne i nie nadają się do silniejszego przeciążania, skutkiem czego pokonywanie przez nie większych oporów w pracy — co się u nas zdarza stale — napotyka na wielkie trudności i prowadzi nieraz do zupełnego zawodu. Silnik zaś dwutaktowy, pomimo swa względna prostota mechaniczna, pracuje znacznie mniej ekonomicznie od czterotaktowego.

Ciągówka gąsienicowa, czy kołowa? Na to pytanie może odpowiedzieć jedynie praktyka. I tu znowu praktyka rozstrzygnęła na korzyść ciągówek kołowych. Ameryka jest tym krajem, który posiada największe i najdawniejsze doświadczenie w tej dziedzinie i ona właśnie coraz bardziej faworyzuje ciągówki kołowe na niekorzyść gąsienicowych. Błędnem zaś jest mniemanie, jakoby ciągówki kołowe zakopywały się w teren. Przyczyna zakopywania leży jedynie w nieodpowiednim doborze ciągówki za lekkiej i za słabej. Koła takiej ciągówki nie przedstawiają dostatecznego zahaczenia, skutkiem czego zamiast przeciągnąć pług przez krytyczne miejsce — w razie nadmiernego oporu — wyślizgują się i stojąc na miejscu kołami ciągowemi rwą pod sobą dół. Przy ciągówkach o odpowiedniej sile i odpowiedniej konstrukcji wypadek taki zdarzyć się nie może.

Przechodząc zkolei do ostatniego punktu naszych rozważań, oświadczyć się musimy stanowczo

za paliwem naftowem, a to z tego względu, że jest to paliwo najbardziej u nas rozpowszechnione, które, obok niskiej ceny, wszędzie i zawsze dostać możemy, a więc odpada niebezpieczeństwo wstrzymania robót z powodu wyczerpania się ropy, czy też benzyny — lub też z powodu nienadejścia na czas zamówienia.

Jeślibyśmy zkolei chcieli, na podstawie powyższych rozważań, dojść do konkretnych rezultatów i orzec, która ciągówka odpowiada wszystkim powyższym warunkom, to mielibyśmy dotychczas zadanie dość trudne, gdyż typy u nas do tej pory wprowadzone prawie w zupełności nie odpowiadały wymogom. Ostatnio pojawiły się na rynkach polskich ciągówki amerykańskie marki „Twin City", odpowiadające w zupełności powyższym wymaganiom.

Wyzyskanie fabrycznego ciepła w rolnictwie

Ciepło maszyn parowych wyzyskuje się w przemyśle jedynie w 20 lub 30%, a reszta ulatnia się bezużytecznie. Prof. Dr. Hoffmann twierdzi, że w jednej tylko Saksonji ta strata ciepła produkowanego w tamtejszych przedsiębiorstwach przemysłowych przedstawia olbrzymią wartość ponad 17 miljonów marek, a dwie trzecie tego straconego ciepła możnaby zużyć korzystnie również w ogrodnictwie i w rolnictwie.

W Saksonji też przeprowadzono badania w tym kierunku i stworzono sposób chwytania tego uciekającego ciepła. Firma saska Ryszard Doerfel w Dreźnie wydzierżawiła od saskiego rządu ciepło, ulatniające się z tamtejszej elektrowni, na lat 15, by ogrzewać niem większe budynki publiczne i prywatne w czasie chłodnych miesięcy, pobierając opłatę od jednostki ogrzewanej przestrzeni wyrażonej w metrach kubicznych.

Ciepło gromadzono i konserwowano w wieży zbudowanej blisko domu operowego w Dreźnie, zdaleka widocznej. Zaraz pierwszego roku rząd saski pobrał z tego źródła 160.000 Mk., podczas gdy elektrownia w Dreźnie za dostarczoną elektryczność pobrała 155.000 Mk.

Ciepła tego używa się również w różnych suszarniach produktów rolnych, a prócz tego do ogrzewania ziemi w cieplarniach, rozsadnikach, w ogrodach i na roli zapomocą sieci rur podziemnych.

Prof. Thübler przeprowadził w tym względzie doświadczenie w ogrodzie akademji rolniczej w Saksonji z bardzo korzystnym wynikiem. Wszystkie płody, z wyjątkiem zbóż, których wzrostu nie badano na ogrzewanych polach, dawały bardzo dobre zbiory. Młode ziemniaki zbierano już przed Zielonemi Świętami, tak, że pole można było drugi raz obsadzić lub obsiać.

Rury, prowadzące ciepło o średnicy 5 cm. umieszczano w ziemi w głębokości 75 cm. Rola ogrzana wykazywała o 8° do 10° C. wyższą temperaturę, aniżeli nieogrzana.

Koszta instalacji opłaca wysoka cena wczesnych produktów i wielki ich zbyt.

Ciepło w ten sposób uzyskane w przemyśle, prowadzić można kilometrami daleko w pole i wyzyskać w rolnictwie z wielką korzyścią.

Prof. Thübler twierdzi, że ciepło to wprowadza do gleby tlen i kwas węglowy, przyśpiesza korzystne procesy chemiczne i uprzystępnia pokarmy zawarte w glebie.

Ciepło to ułatwia również w czasie posuchy podsiąkanie wody, z którą wracają na powierzchnię ziemi wyługowane pokarmy i to w stanie przyswajalnym. W czasie zaś nadmiernych opadów atmosferycznych zbytnia woda szybciej paruje i utrzymuje się nad powierzchnią ziemi warstwa pary wodnej i kwasu węglowego, która w czasie przymrozków chroni rośliny przed szkodliwem działaniem mrozu i przyspiesza wzrost roślin w czasie okresu wegetacyjnego, krótszego, jak w normalnych warunkach.

Prócz tego ciepło to prowadzi z sobą rurami różne gazy ,które przeobrażają się po drodze w glebie ,a działać mają korzystnie.

Powyższe doświadczenia nie mówią jednak, jak to ciepło działa na fizykalne własności i strukturę gleby, i jak wpływa na jakość płodów rolnych.

W wynikach tych prac znajdujemy jednak oświadczenie, że ciepło działa w glebie o wiele korzystniej ,jak elektryczność, a prócz tego instalacja cieplna jest o wiele tańsza, aniżeli elektryczna.

Przy końcu wspomnieć należy, że przyrost kwasu węglowego w atmosferze w ilości tylko 0,03% wpływa nadzwyczaj korzystnie na wzrost roślin, a zwłaszcza na rozwój kwiatu i owocu, który jest wówczas dorodniejszy i ilościowo większy.

Dr. Juljan Skulski.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

ADMINISTRACJA „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO"

Ostateczny plan akcji kredytowo-budowlanej na r. bież.

Według ostatecznie ustalonego planu akcji kredytowo-budowlanej, prowadzonej przez Bank Gospodarstwa Krajowego w roku bieżącym, ogółem przeznaczono na budownictwo mieszkaniowe sumę 138.780.000 złotych.

Wykonanie planu przedstawia się następująco:

Pozostałość z kontyngentu 1929 r., nierozdzielona w roku ub. w kwocie 3.900.000 zł. Suma ta została rozdzielona w pierwszych miesiącach r. b.

Na wykończenie budowli rozpoczętych i poprzednio już przez Bank Gospodarstwa Krajowego finansowanych, przewidziana była początkowo kwota w wysokości 23.000.000 zł. Suma ta po uruchomieniu premjowej pożyczki budowlanej została ostatecznie powiększona do wysokości 28.780.000 zł.

Ze sumy powyższej do dnia 1 września r. b. przyznano pożyczek w wysokości 24.415.000 zł., co stanowi 85 proc. kwoty preliminowanej. Pozostałość z tej sumy zostanie rozdzielona w ciągu najbliższych tygodni.

Na nowe budowle ostatecznie przeznaczono 60 miljonów złotych. Początkowo przeznaczona suma na ten cel w wysokości niespełna 13.000.000 zł. została podwyższona w kwietniu r. b. do 21.000.000 zł., a ostatecznie do 60.000.000 zł.

Do dnia 1 września r. b. Bank Gospodarstwa Krajowego przyznał pożyczek na nowe budowle w wysokości około 4.800.000 zł., t. j. w ciągu dwóch miesięcy został rozdzielony kontyngent kredytowy na nowe budowle w 70 proc. W drugiej połowie sierpnia r. b. otrzymały komitety rozbudowy prekluzyjny termin do dnia 5 września r. b. na przedłożenie wniosków pożyczkowych. Niewykorzystanemi do tego dnia kontyngentami zadysponuje Ministerstwo Skarbu.

Z zakupu papierów wartościowych, pochodzących z konwersji przez zakłady ubezpieczeń społecznych i inne instytucje z przeznaczeniem dla indywidualnych budowli, ustalono sumę 24.000.000 zł. Z kwoty tej Bank Gospodarstwa Krajowego przyznał do dnia 1-go września r. b. kredytów na sumę 18.440.000 zł. Przyznanie pożyczek na pełną sumę zależne jest od dokonania zakupów papierów wartościowych, pochodzących z konwersji pożyczek budowlanych. Zakup ten przy finansowaniu większych objektów dokonywany jest w miarę postępu budowy.

Z funduszów własnych Bank Gospodarstwa Krajowego przeznaczył na akcję kredytowo-budowlaną ostatecznie sumę 5.600.000 zł. Z sumy tej do końca sierpnia roku bież. Bank przyznał pożyczek na kwotę 4.952.000 zł.

Z akcji zakładów ubezpieczeń społecznych, prowadzonej pod egidą Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, na zasadzie uchwały Rady Ministrów przeznaczono sumę 16.500.000 zł. Akcja ta została już w kilku miejscowościach rozpoczęta.

Planem tym nie są objęte kwoty, pochodzące z pożyczek, przyznanych w roku ubiegłym, lecz niezupełnie wyczerpanych. Kwoty z tego tytułu wynosiły z początkiem bieżącego roku 2.247.000 zł. i zostały przebudowane w ciągu pierwszego półrocza r. b.

Reasumując powyższe, stwierdzić należy, że do końca sierpnia r. b. Bank Gospodarstwa Krajowego przyznał pożyczek budowlanych na łączną sumę około 93.500.000 zł., t. j. plan akcji kredytowo-budowlanej został wykonany w 76 proc., nie uwzględniając samodzielnej akcji zakładów ubezpieczeń.

Kredyty w Banku Rolnym na materjały ogniotrwałe

Państwowy Bank Rolny przystąpił obecnie do uruchomienia kredytów dla rolników na materjały ogniotrwałe do krycia dachów.

Kredytów tych udziela Państwowy Bank Rolny na terenie Małopolski za pośrednictwem spółdzielczych organizacyj rolniczo-handlowych, zrzeszonych w Syndykacie Rolniczym i Związku Ekonomicznym Spółdzielni Kółek Rolniczych w Krakowie, dostarczając zainteresowanym rolnikom blachy ocynkowanej w naturze.

Spłata kredytu następować będzie w czterech równych ratach, płatnych co 6 miesięcy, obejmujących należytość za towar wraz z oprocentowaniem, tak, iż całkowite wyrównanie należytości nastąpi w dwóch latach, licząc od daty wysyłki towaru z fabryki.

Pożyczka budowlana na giełdzie warszawskiej

Obligacje wypuszczonej w m. czerwcu b. r. 3-proc. Pożyczki Budowlanej zostaną wprowadzone do notowań oficjalnych na giełdzie warszawskiej w dniu 22-go września rb. Obecnie w obrotach prywatnych kurs tych obligacyj oscyluje koło kursu nominalnego. Po wprowadzeniu obligacyj na giełdę warszawską spodziewana jest po pewnym czasie zwyżka kursu.

Nowy sposób zakładania fundamentów pod drapacze chmur

Wyspa Manhattan, na której stoi część centralna New Jorku, jest jak wiadomo, skalista, jednak wierzchnia warstwa skał jest bardzo nierównomierna i zdarza się, że w budowlach nawet niedaleko od siebie położonych, muszą być stosowane różne sposoby sztucznego fundamentowania, podczas gdy obok, z wielkim trudem może być w skale przygotowane miejsce na piwnice.

Ostatnio, jak donosi „Engineering News Record", zastosowano specjalny system fundamentów przy budowie wysokiego, bo 40-metrowego budynku.

Budynek posiada rzut sześciokąta o boku 52 m. i kosztuje 20 milj. dolarów.

Pod wierzchnią 3 m. warstwą ziemi na placu budowy znajdowała się kurzawka z bieżącą wodą, która spowodowała, że uznano za niemożliwe dotrzeć fundamentowaniem do skały i zdecydowano się umieścić budowę na fundamencie o 9 m. poniżej powierzchni ulicy, przyczem musiano go zagłębić na 4,5 m. w wodę gruntową.

Fundament składa się zasadniczo z 4 pierścieni betonowych z tą samą średnicą, których średnica wewnętrzna wynosi 15, 27.5, 55 i 85 m.

Szerokość kręgów wynosi od 3 do 6 m., wysokość od 5,5 do 6 m.

Tylko wewnętrzne 2 pierścienie mają kształt pełnego koła. Zewnętrzne natomiast mają kształt sześciokąta ze ściętemi kątami.

Pierścień ostatni, zewnętrzny, jest przecięty dla umieszczenia wejścia.

Na tych pierścieniach spoczywa 60 cm. warstwa betonu, tworząca podłogę piwnicy. Jest ona mocno związana z pierścieniami, aby przeciwstawić się naporowi wody.

Do wykonania fundamentu tego zużyto 15 000 m.^{3} betonu 1:2:4 i 1200 t. żelaza do żelbetu. Koszt robót wyniósł 2 milj. dolarów.

Wykopy ziemne wyniosły około 75 000 m.^{3}, które zostały wywiezione przy pomocy 45—5-ciotonowych samochodów i wyładowane w odległości 2,5 km. od miejsca budowy na barki, które zawartość swą wysypywały do morza w odległości 50 km. od lądu.

Jest to normalny sposób wywożenia wykopów w Nowym Jorku.

Przy wykonywaniu ostatniej, trzeciej części wykopu, pokazała się w niezwykłej ilości woda, którą usuwano przy pomocy 7 pomp (5 elektrycznych i dwu parowych).

Dzienna wydajność pomp wynosiła 11 350 m.^{3}. Ogółem obliczają ilość wypompowanej wody na 37 milj. m.^{3}.

Przy tym sposobie prowadzenia robót udało się tak sucho utrzymywać teren wykopu, że kopaczki łyżkowe mogły się swobodnie poruszać.

WIADOMOŚCI DROBNE

CZY KRAJOWA PRODUKCJA CEGŁY JEST DOSTATECZNA?

Jeśli uwzględnimy, że dla racjonalnej walki z głodem mieszkaniowym trzeba rokrocznie budować za 650 milj. zł budynków mieszkalnych, że na najbliższy szereg lat budżet inwestycyjno - budowlany państwa nie będzie mógł przekroczyć 500 milj. zł, że takież budżety samorządowe w najlepszym razie dosięgną tejże sumy, że przemysłowe budownictwo się podwoi, a zatem będzie się wyrażało w cyfrze 150 milj. zł, że rozwinie się ogniotrwałe budownictwo podmiejskie i wiejskie, osiągając chociażby cyfrę budownictwa miejskiego, musimy dojść do przekonania, że przy maksymalnym (zresztą w najbliższych latach niemożliwym do osiągnięcia) rozwoju budownictwa, ogólna suma jaką pochłonie budownictwo w wyżej określonych rozmiarach, wyrazi się cyfrę 2.500—2750 milj. zł. Ponieważ cegła stanowi w kosztach budowy około 12 proc., z sumy powyższej budujący mogliby zakupić cegły za 300—330 milj. zł, 3—3,3 miljarda sztuk, a więc mniej, niż obecna zdolność wytwórcza cegielń, wynosząca do 3,5 miljarda sztuk.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 26. 9. Fabryka Wyrobów Ceramicznych Krotoszyn — Przysieka Sp. Akc. notowała w dniu 19 bm. za 1000 szt. loco wagon cegielnia z opakowaniem : Cegłę 65—85 zł., tonówkę I kl. 70—85, licówkę 90—110, — dachówkę 124—150, klinkiery czarne 350, — budowlane 175. Sączki według ustalonych cen przez nowoutworzony Syndykat Wytwórców Dren i Dachówek z siedzibą w Warszawie są notowane, jak następuje: 1½" — 70; 2" — 95; 3" — 175; 4" — 280; 5" — 500 ; 6" — 680 ; 7" — 1.000; 8" — 1.500. Cena rozumie się za 1000 sztuk loco wagon fabryka. Tendencja utrzymana, minimalny popyt.

Poznań, 26. 9. Związek Poznańskich Cegielni Sp. z o. o. w dniu 19. bm. notował za 1000 sztuk loco cegielnia: Cegłę iłową 58—60, dziurawkę 62, „Kleina i Foerstera" 116—120, „Westfala" 12-ka 240, „Westfala" 15-stka 260, płyty ścienne 150. Tendencja utrzymana.

Poznań, 26. 9. Firma „Materjał Budowlany" dnia 19. bm. notowała za 1000 sztuk loco stacja Poznań: Cegła iłowa 55 zł., tonówka i cegła lekka 65, dachówka karpiówka 140, płyty cegłowe 155, Westfala 12-ki 220, Westfala 15-ki 250, pustaki Foerstera i Kleina 85 zł. za 100 kg. wagonowo, cement 9.65, wapno 3.80. Tendencja słaba. Ceny bez zmiany.

Łódź, 26. 9. Cena cementu w sprzedaży detalicznej gotówkowej na łódzkim rynku wynosiła według notowań z dnia 19. bm. zł. 22 za 100 kg. przy bardzo słabem zapotrzebowaniu, przedewszystkiem w związku z minimalnym poprostu ruchem budowlanym. To samo zjawisko notowano na rynku wapna, którego cena obecna kształtowała się w granicach od zł. 5.40—6.00 w zależności od gatunku wapienników oraz od oddalenia wapienników tych od miejsca zapotrzebowania.

Zaznaczyć należy, iż cena wapna kształtuje się od blisko 25 groszy taniej na 100 kg., aniżeli dotychczas. Ceny gipsu w związku z minimalnem zapotrzebowaniem klienteli, nie można było na tutejszym rynku ustalić.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 22. 9. Dam Handlowy A. Gepner, Grzybowska 27 w Warszawie, notuje następujące ceny metali za 1 kg.: Cyna Banka w blokach zł. 7.40, ołów hutniczy 1.15, cynk 1.15, antymon 1.80, aluminium hutn. 4.00, blacha miedziana 4.00, blacha mosiężna 3.50—4.50, blacha cynkowa 1.28.

Katowice, 22. 9. Surówka odlewnicza Nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odpow. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11; cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

Katowice, 26. 9. Cena za 1 kg. loco odlewnia Katowice według notowań z 19. bm.: Miedź pręty zł. 2.90, tuleje i inne odlewy 3.00, mosiądz kujny pręty 3.60, tuleje i inne odlewy 3.90, bronz fosforowy pręty 3.20, tuleje i inne odlewy 3.70, bronz fosforowy D-ra Kinzela pręty 4.20, tuleje i inne odlewy 4.30, bronz specjalny pręty 3.00, tuleje i inne odlewy 3.10, bronz niklo-fosforowy 5.10, bronz manganowy kuty 3.80, bronz manganowy kujny wytrzym. 50 kg. mm.^{2} 4.60, bronz stalowy kujny 5.70, bronz aluminjowy A wytrzym. 70 kg. mm.^{2} 8.80, bronz diamentowy wytrzym. 9 kg. mm.^{2} — 15, miedź elektrolityczna kuta w sztabach grubości ponad 20 mm. frs. szwajc. 4.20, od 15—19 mm. — 3.70, od 14 mm. — 4.60. W armaturach oraz w odlewniach metalowych i żelazie konstrukcyjnem zaznaczyła się lekka poprawa, w odlewach żelaznych położenie bez zmiany.

Londyn, 22. 9. (Urz.) Notow. metali w zł. za tonę: Miedź Standard per kasa $45^9/_{16}$—$45^5/_3$, — na 3 miesiące $45^5/_8$—$45^{11}/_{16}$, — Settl. $45^5/_8$, Elektrolyt 49—50, — Best selected 48¼—49½, — Strong sheets 77, — Elektrowirebars 50, Cyna Standard per kasa 132—$132^1/_8$, — na 3 miesiące $133^5/_8$—133¾, — Settl. 132, Banka (obr. nieof.) 136, — Straits (obr. nieof.) 134, Ołów zagraniczny dostawa natychmiastowa $17^{13}/_{16}$, — terminowa $17^5/_8$, — Settl. 17¾, Cynk zwykły dost. natychm. $15^{15}/_{16}$, — terminowa $15^7/_8$, Settl. $15^7/_8$. Obroty nieof.: Aluminium kraj. 95, — zagraniczne 100, Antymon Regulus 46—46½, — Regulus chiński 26—26½, Rtęć 22¾, Platyna 6½, Wolfram 18¾, Nikiel krajowy 175, — zagran. 175, Blacha biała 18, Siarczan miedzi 22—22½, Żelazo surówka Cleveland Nr. 3 — 63½.

Nowy Jark, 26. 9. Notow. metali w cts. za lb. z 20. bm.: Miedź lake loco $10^5/_8$, elektrolityczna loco 10½, — fas. N. Jork 10¾, — per 30—90 dni 10¾, Casting Rafinery loco fob. N. Jork 10¼, cif Hamburg 10.80. Cyna: N. Jork, Straits loco 29.65, na wrzesień 29.70. Ołów: N. Jork loco 5.50, East St. Louis, loco 5.35. Cynk: East St. Louis, loco 4.25, Srebro zagran. w cts. za uncję $36^5/_8$, Platyna 30, Aluminjum 98-99 proc., loco $22^7/_8$, Nikiel w sztabach, loco 35, Blacha biała fob. Pittsburg 5.25.

Londyn, 26. 9. Srebro 17, Srebro na dostawę 17, Złoto 85.0¾ dol. za 1 uncję.

DRZEWO.

Łódź, 26. 9. Notowanie drzewa z dnia 19. bm. w hurcie za metr sześcienny przy dostawach wagonowych loco Łódź lub na przestrzeni oddalonej od Łodzi do 150 klm.: deski ¾-calówki od zł. 60—70, deski calówki od 68—72, deski $^5/_4$ —1½ cala — 85, deski od 2—4 cali — 87, drzewo stolarskie 130 zł. Analogicznie do innych branż budowlanych, w łódzkim przemyśle drzewnym sytuacja ogólna w ostatnich czasach kształtowała się ogromnie niepomyślnie. Składy tutejsze są zawalone drzewem, tak, że dostawcy nie wiedzą poprostu, co z zapasami temi począć, tem bardziej, iż przy tych nielicznych nawet transakcjach, jakie się zawiera, dostawcy domagają się pokrycia wyłącznie gotówkowego.

WĘGIEL.

Newcastle, 25. 9. Notowano w dniu 20. bm. węgiel za tonę fob. w sh. i pensach DCB kotłowy 13.6, drobny 10, secunda 9.6, Tyne prima kotłowy 12.9, — drobny 10.6, secunda —, Hastins-Hartley 12, drobny —, najlepszy Durham kotłowy 15, drobny 11, gazowy Wear specj. 15.9, Holmside 14.9, secunda 12.6—13.3, węgiel koksuj. przesiew. —, nieprzesiewany 12.6—13, drobny 12.3—12.6, bunkrowy najlepszy 13.9—14, zwykły 12.6—12.9, koks gazowy 21.6, koks wielkopiecowy 16.6—17, patent oven 18, na załadowanie —, koks odlewn. specj. 22, beehive coke 24—26. W zakładzie Cardiffskim fob. notowano za tonę w sh. i w pensach najlepszy admir., bezdymny gruby 20, secunda 18.9—19.9, zwykły 19.3—19.6. W oddziale kontraktów pewne ożywienie. Koleje fińskie mają zamiar zamówić 46.000 ton węgla kotłowego z dostawą od października do grudnia, lecz zachodzi niepewność z powodu silnej konkurencji polskiego węgla. Szweckie koleje zamówiły 6.000 ton węgla bunkrowego i 5.000 ton najlepszego Durham.

ZŁOTY POLSKI W DNIU 24 WRZEŚNIA 1930 R.

Gdańsk przekaz na Warszawę 57.60—57.74; Berlin przekaz na Warszawę 46.975—47.175; na Poznań i Katowice 46.95—47.15; Paryż 285.50; Wiedeń 79.22; Zurych 57.75; Londyn 43.36; Nowy Jork 11.21½.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY.

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie instalacji elektrycznej w domu mieszkalnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych przy ul. Ś-to Krzyskiej Nr. 12 w Warszawie.

Ogólne warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu robót i dostaw w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie przy ul. Długiej Nr. 50, II-e piętro, pokój Nr. 1, w godz. 9—12.

Oferty zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu, za opłatą 10 złotych, egzemplarzach ślepego kosztorysu,, z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projekt umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach z napisem: „do przetargu na instalację elektryczną w domu mieszkalnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych przy ul. Ś-to Krzyskiej Nr. 12 w Warszawie" należy składać najpóźniej do godz. 12-tej w dniu 2 października 1930 roku w biurze Urzędu, bezpośrednio poczem nastąpi otwarcie ofert.

Dyrektor: (—) T. Szanior.

PRZETARG.

Miejskie Zakłady Zaopatrywania Warszawy ogłaszają przetarg ofertowy in plus na niżej wymienione wagi, a mianowicie:

1 waga wagonowa nowa 30 ton fabr. „Hess" (syst. Fairbanks) z pomostem żelaznym, kompletna z częściami zapasowemi od sumy zł 8,500.

1 waga samochodowa 14 ton „Falcot" własnej produkcji nowa z aparatem drukującym i pomostem dębowym od sumy zł 5,500.

1 waga samochodowa 14 ton „Falcot" własnej produkcji nowa z wagowskazem przesuwnikowym bez aparatu drukującego od sumy zł 5,200.

2 wagi przenośne 2 ton (setne) wykończone z wagowskazem przesuwnikowym od sumy zł 800 za sztukę.

1 waga przenośna $1^1/_2$ ton (setna) z wagowskazem przesuwnikowym od sumy zł 700.

11 wag ściennych specjalnych do ważenia mięsa 300 klg. od sumy zł 400 za sztukę.

Wspomniane wagi oglądać można w godzinach 10—14 w Taborze Konnym Miejskich Zakładów Zaopatrywania Warszawy, ul. Żelazna Nr. 58a.

Ofertę w zapieczętowanej lakiem kopercie z dołączonem zaświadczeniem o wpłaceniu wadjum w sumie Zł. 1.000 należy złożyć w Referacie Gospodarczym M. Z. Z. W., ulica Kredytowa 2, pokój Nr. 37, do dnia 1-go października r. b., do godziny 12-ej w południe.

Miejskie Zakłady Zaopatrywania Warszawy zastrzegają sobie prawo:

1) wyboru oferenta według swego uznania, niezależnie od ceny ofertowej;

2) unieważnienia przetargu.

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie instalacji centralnego ogrzewania oraz wodociągów i kanalizacji w gmachu Urzędu Celnego przy ul. Inflanckiej w Warszawie.

Ogólne warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy oddawaniu robót i dostaw w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie przy ul. Długiej Nr. 50, II-e piętro, pokój Nr. 1, w godz. 9—12.

Oferty zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu, za opłatą po 10 zł, za każdy egzemplarz ślepego kosztorysu, z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektów umów, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach z napisem: „do przetargu na wykonanie instalacji centralnego ogrzewania" względnie „wodociągów i kanalizacji w gmachu Urzędu Celnego przy ul. Inflanckiej w Warszawie", należy składać najpóźniej do godz. 12-tej w dniu 2 października 1930 roku w biurze Urzędu, bezpośrednio poczem nastąpi otwarcie ofert. Powierzenie robót może nastąpić oddzielnie dla każdej ich kategorji.

Dyrektor: (—) T. Szanior.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Warszawie ogłasza

PRZETARG.

na budowę gmachu Urzędu pocztowego w Kaliszu przy ul. Warszawskiej za sumę ryczałtową.

Oferty z napisem „Budowa gmachu urzędu pocztowego w Kaliszu" w zalakowanych kopertach winny być złożone do dnia 7 października 1930 r. do godziny 12 w skrzynce dla ofert, znajdującej się w Odddziale Budowlanym Dyrekcji. pl. Napoleona Nr. 10. Do oferty powinno być dołączone pokwitowanie ze złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy oferowanej na konto czekowe Dyrekcji w P. K. O. Nr. 30034. Dyrekcja zastrzega sobie prawo wyboru dowolnego oferenta, jak również anulowanie całego przetargu. Plany, opis techniczny oraz wzory umów wydaje i udziela wszelkich informacyj od dnia 23 b. m. począwszy w godzinach od 9—12 w poł. Oddział Budowlany Dyrekcji Poczt i Telegrafów, pl. Napoleona Nr. 10 I-e piętro, pokój Nr. 8.

———

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Komenda Garnizonu i Placu m. st. Warszawy ogłasza na dzień 2 października 1930 r. godz. 12-ta nieograniczony przetarg na sprzedaż gruzu pofortecznego, znajdującego się na forcie „Wawer".

Szczegółowe warunki przetargu są do przejrzenia w Komendzie Garnizonu i Placu (Garnizonowa Administracja Koszar) w godzinach od 10-ej do 13-ej.

———

PRZETARG

na instalacje centralnego ogrzewania

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłasza w dniu 6 października 1930 r. przetarg publiczny na instalację centralnego ogrzewania, wodociągów i kanalizacji w domu administracyjnym dla głównych Warsztatów na st. Poznań. Termin wykonania robót łącznie ze sporządzeniem szczegółowego projektu dziesięć tygodni.

Ofertę należy w zapieczętowanej kopercie firmowej z napisem wskazującym zawartość włożyć do drugiej koperty bez firmy i nieprzejrzystej, zapieczętować i nadesłać do Dyrekcji lub złożyć do skrzynki ofertowej w przedsionku gmachu Dyrekcji najpóźniej do dnia 6-go października 1930 r. godz. 11, gdyż w tym dniu o godz. 12 nastąpi otwarcie ofert w gmachu Dyrekcji pokój 407. Koperta bez firmy winna być zaopatrzona w napis: „Zgłoszenia na instalację centralnego ogrzewania kanalizacji i wodociągów w domu administracyjnym dla Głównych Warsztatów na st. m. Poznań. Oferty wysyłać można pod wskazanym adresem również pocztą.

Ofertę musi otrzymać władza rozpisująca przetarg przed terminem otwarcia oferty.

W taki sam sposób składać należy zgłoszenia na zmianę, uzupełnienie lub cofnięcie oferty.

Do oferty należy dołączyć kwit którejkolwiek Kasy Dyrekcyjnej lub Państwowej na złożenie wadjum w wysokości 2 proc. od oferowanej sumy.

W razie niezłożenia wadjum oferty nie rozpatruje się.

Na wypadek nieuwzględnienia oferty wadjum zwraca się po ukończeniu rozprawy ofertowej.

Natomiast wadjum przypada na rzecz Skarbu Państwa i to niezależnie od prawa dochodzenia szkody — w razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej, jak również w wypadku odmowy wykonania powierzonych prac wzgl. odmowy podpisania umowy, po przybiciu przez Dyrekcję oferty.

Oferty powinny obejmować całość przewidzianych do wykonania robót, ślepe kosztorysy należy wypełniać cenami jednostkowemi w złotych obiegowych, cyframi i słowami, oraz wliczyć sumy końcowe.

W pokoju Nr. 47 w godzinach urzędowych przed terminem otwarcia ofert zainteresowani mogą przeglądać wszelkie materjały dotyczące zamierzonej budowy, jak również otrzymywać za opłatę 5 zł formularze ślepych kosztorysów. Oferta obowiązuje oferenta w ciągu 4 tygodni, licząc od dnia otwarcia ofert.

O ile oferent tego terminu nie może akceptować, to winien sam ustalić termin ważności swej oferty. Dyrekcja zastrzega sobie prawo zwiększenia lub zmniejszenia przewidzianych do wykonania ilości robót, oddania robót częściowo kilku oferentom a także unieważnienia przetargu bez podania powodów, oraz prawo wyboru oferenta bez względu na cenę.

Przed podpisaniem umowy składa oferent kaucję w wysokości 5 proc. od oferowanej sumy, na poczet kaucji może być zaliczone złożone do przetargu wadjum. Za przekroczenie terminu wykonania robót pobierana będzie kara konwencjonalna w wysokości 100 (sto) zł za każdy kalendarzowy dzień przekroczenia.

Oferty nieodpowiadające podanym warunkom nie będą rozpatrywane a oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

———

PRZETARG

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 10. 10. 1930 r. przetarg publiczny na budowę domów mieszkalnych z zabudowaniami gospodarczemi i ustępami na stacjach: Panki, Janinów, Pontnów i Czastary, szczegóły przetargu ogłoszone są w „Monitorze Polskim" Nr. 214 z dn. 16 września 1930 r.

Dyrektor Kolei Państwowych.

———

PRZETARGI OFERTOWE

na wykonanie prac: ciesielskich, dekarskich, blacharskich i na dostawę materjałów dekarskich do budowy kościoła w Mątwach n/Notecią.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na wykonanie prac i t. d." należy złożyć do dnia 1 października b. r. pod adresem: „Komitet Budowy Kościoła w Mątwach n/Notecią". Informacyj udziela biuro architektoniczne Kierownika Budowy P. Inżyniera Andrzejewskiego w Poznaniu, Plac Wolności 11, (Radjo Poznańskie) I ptr. w godzinach od 15—18-teej, gdzie również za opłatą otrzymać można formularz ofertowy.

Oferty i podkładki można wnosić tylko na drukach dostarczonych przez Kierownika Budowy.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 3 października b. r. o godzinie 5,30 w szkole przy dworcu.

Zastrzega się wolny wybór przedsiębiorcy. Decyzja podana będzie na piśmie.

Mątwy, dnia 20 września 1930 r.

Komitet Budowy Kościoła w Mątwach.

———

PRZETARG.

Rada Portu ogłasza niniejszem przetarg na budowę dwóch drewnianych pomostów ładunkowych przed magazynami „Vistula" przy Beoschkischer Weg. Warunki przetargu można przejrzeć w biurze technicznem Rady Portu w Gdańsku, Neugarten 28/29 w dni powszednie pomiędzy godz. 8—12, lub nabyć je w Kasie Głównej Rady Portu w Gdańsku, Neugarten 28/29, za opłatą 10,— guldenów plus koszty przesyłki pocztą. Termin przetargu: 30-go września 1930 r. godzina 10-ta.

Gdańsk, dnia 16 września 1930 r.

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza

PRZETARG

na dostawę urządzeń sal gimnastycznych, pracowni fizykalnych i przyrodniczych itd. dla państwowych gimnazjów w Lublińcu i Mikołowie.

Bliższe szczegóły w Wojewódzkiej Gazecie Urzędowej Nr. 34.

Naczelnik Wydziału (—) Dr.Ręgorowicz.

———

Niniejszem ogłaszamy

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie robót surowej budowy Domu Ludowego w Królewskiej Hucie.

Warunki i podkładki przetargowe otrzymać można w Ratuszu w Królewskiej Hucie, pokój 21.

Oferty należy wnosić w terminie do dnia 6 października 1930 r. godz. 11.

Król. Huta, dnia 17 września 1930 r.

Towarzystwo Domu Ludowego

(—) Grześ. (—) Niciewicz.

———

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych ogłasza

PRZETARG

1) na remont instalacji elektrycznej;
2) na remont instalacji wodociągowo-kanalizacyjnej;
3) na roboty malarskie

w gmachu Państwowej Szkoły Włókienniczej w Łodzi przy ul. Żeromskiego 115.

Przetargi odbędą się:

a) na instalację elektryczną dnia 27 września 1930 r.
b) na instalację wodociągowo-kanalizacyjną dnia 29-go września 1930 r.
c) na roboty malarskie dn. 30 września 1930 r.

o godz. 11-ej w Urzędzie Wojewódzkim — Dyrekcji Robót Publicznych, przy ul. Ogrodowej Nr. 15, róg Zachodniej w Łodzi (pokój Nr. 31).

Oferty pisemne, zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu Wojewódzkiego egzemplarzach ślepego kosztorysu, z dołączeniem podpisanych warunków przetargu i projektu umowy, należy składać lub przesyłać pocztą do Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi—Dyrekcja Robót Publicznych w kopertach podwójnych, z których wewnętrzna winna być zalakowana pieczęcią firmową i zaopatrzona napisem: „Oferta do przetargu mającego się odbyć dnia ...... i t. d.".

Oddzielnie należy przedłożyć:

1) kwit na wadjum w wysokości 5 proc. sumy oferowanej w gotówce lub papierach procentowych mających wartość pupilarną, a ustalonych obwieszczeniem Ministra Skarbu z dn. 2 kwietnia 1928 r. („Monitor Polski" Nr. 86, poz. 140 z r. 1928). Jako wadjum służyć mogą i inne zabezpieczenia, przewidziane okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dn. 10 września 1927 r. Nr. D. O. P. (5284) III.

2) deklarację, iż warunki ogólne budowy, zatwierdzone przez Ministra Robót Publicznych dn. 24 kwietnia 1928 r. L.: 1—1067 i dnia 28 maja 1929 r. L.: 1—1576, oraz przepisy tymczasowe o robotach i dostawach państwowych, wydane przez Ministerstwo Robót Publicznych dn. 31. 7. 1926 r. za Nr. III.—396/26 są oferentowi znane i zgadza się, iżby oferta i stosunki prawne nią wywołane, były normowane stosownie do postanowienia tych przepisów.

Termin składania ofert upływa o godz. 11-ej w dniu przetargu bezpośrednio przed rozpoczęciem odnośnej rozprawy ofertowej przez Przewodniczącego Komisji Przetargowej.

Oferty nieodpowiadające wymienionym powyżej warunkom i przepisom tymczasowym o oddawaniu robót i dostaw państwowych, lub złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

Ogólne warunki wykonania robót powyższych oraz przepisy o oddawaniu dostaw i robót w zakresie działania M. R. P. można przeglądać w Urzędzie Wojewódzkim—Dyrekcji Robót Publicznych (pokój Nr. 28), gdzie również otrzymać można kosztorysy ślepe, wzór umowy i warunki przetargowe.

Łódź, dnia 17 września 1930 r.

———

PRZETARG.

Magistrat m. Łodzi ogłasza pisemny publiczny przetarg na wykonanie w stanie surowym budynku pralni dla kolonji mieszkaniowej na Polesiu Konstantynowskiem w Łodzi o łącznej pojemności około 5.000 mtr. sześc.

O budowę ubiegać się mogą przedsiębiorstwa i firmy zarejestrowane.

Oferty pisemne na oryginalnych ślepych kosztorysach, całkowicie wypełnionych, odpowiadające zatwierdzonym „warunkom przetargu", — należy składać w Wydziale Budownictwa Magistratu m. Łodzi, Plac Wolności nr. 14, pokój nr. 44, do dnia 30 września 1930 roku włącznie do godziny 11,30, w kopertach podwójnych zalakowanych pieczęcią firmową, każda z napisem: „Oferta do przetargu, mającego się odbyć w dniu 30 września 1930 roku na wykonanie w surowym stanie budynku pralni dla kolonji mieszkaniowej na Polesiu Konstantynowskiem" i podaniem nazwy oferującej firmy i adresu, z których wewnętrzna będzie zawierała samą ofertę, zewnętrzna zaś — prócz wyżej wspomnianej koperty — powinna mieścić w sobie także dowód złożenia wadjum do depozytu Magistratu m. Łodzi w wysokości 5.000 zł, w gotówce lub innych wartościach, przewidzianych instrukcją o sposobie oddawania i odbierania dostaw i robót, wykonywanych dla Magistratu m. Łodzi, zatwierdzoną uchwałą Magistratu nr. 190, z dnia 27 lutego 1930 roku, z wyjątkiem zapisów hipotecznych, które przyjmowane nie będą.

Zwracając specjalną uwagę na pp. 4, 6, 7 § 9 instrukcji, zaznacza się, że na wypadek złożenia wadjum w formie listów gwarancyjnych, papierów pupilarnych i weksli, winny one być zgłoszone o 3 dni wcześniej od terminu otwarcia ofert, dla umożliwienia zbadania ich wartości.

Oferty będą otwarte w tym samym dniu, t. j. dnia września 1930 roku o godz. 12 w sali posiedzeń Magistratu przy Placu Wolności 14, pokój 24.

Oferty nieodpowiadające warunkom przetargu lub złożone po terminie, nie będą rozpatrywane.

Warunki przetargu i załączniki: ślepy kosztorys, warunki techniczne i projekt umowy można otrzymywać codziennie od dnia 20 września 1930 roku w godzinach biurowych w Wydziale Budownictwa Magistratu m. Łodzi, Plac Wolności nr. 14, pokój nr. 41, za opłatą zł 10. Tamże do przejrzenia plany policyjno - budowlane kolonji.

Magistrat m. Łodzi.

———

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Komitet Budowy Laboratorjum Maszynowego Politechniki Lwowskiej, ogłasza przetarg publiczny na wykonanie

1) Konstrukcji żelbetowej dla ustawienia kotła dwupłomienicowego Cornvala,
2) Obmurowania tego kotła.

Po formularze ofertowe (oddzielnie dla obu robót) i wyjaśnienia należy zgłaszać się do technicznego kierownika budowy inż. Nechava, ul. Herburtów 10.

Oferty należy składać na ręce podpisanego w Laboratorjum Maszynowem ul. Ujejskiego najpóźniej do godz. 12 dnia 3-go października 1930, poczem nastąpi ich otwarcie.

Lwów, dnia 18. września 1930 r.

Za Komitet Budowy: Prof. inż. Witkiewicz.

PRZETARG OFERTOWY

5 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Krakowie ogłasza nieograniczony przetarg ofertowy na budowę II. części strzelnicy szkolnej w Paruszowcu ad Rybnik.

Wadjum wynosi 3 proc. oferowanej kwoty. — Podkłady ofertowe są do nabycia w kancelarji 5 Okręg. Szef. Bud.

Informacyj udziela ref. bud. 5 Okr. Szef. Bud. w godzinach urzędowych.

5. Okr. Szef. Bud. zastrzega sobie prawo dowolnego powiększenia lub pomniejszenia robót.

Druki ofertowe w 2 egzemplarzach w zamkniętych kopertach opatrzonych pieczęciami lakowemi z napisem: „Oferta na wykonanie II. części strzelnicy szkolnej w Paruszowcu ad Rybnik" należy składać w 5 Okr. Szef. Bud. do dnia 6 października 1930 r., poczem o godzinie 11-tej nastąpi komisyjne otwarcie tychże.

Szefostwo Bud. zastrzega sobie dowolny wybór oferenta, oraz prawo przeprowadzenia dodatkowego przetargu ustnego. Szef. Budownictwa O. K. Nr. V.
Inż. Hackbeil, Ppułkownik.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę 25.000 sztuk podkładów normalnotorowych sosnowych i 102.000 sztuk podkładów wąskotorowych sosnowych z materjałów wyrobu krajowego.

Dostawa ma być zakończona do dnia 31 października 1931 r.

Oferty należy składać w Dyrekcji Radom, Rynek Nr. 12 do godziny 12 dnia 15 października 1930 r. Oferta obowiązuje firmy w ciągu 2-ch miesięcy od dnia otwarcia ofert.

Szczegóły ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr. 216 z dnia 18 września 1930 r.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza nieograniczony przetarg ofertowy na dostawę 785.000 sztuk podkładów normalnotorowych sosnowych i 44.000 sztuk podkładów wąskotorowych sosnowych o długości 1.5 mtr. Podkłady mogą być oferowane tylko z materjału i wyrobu krajowego.

Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach należy składać w Prezydjum Dyrekcji Okręgowej K. P. w Wilnie do godz. 12-ej dnia 15-go października 1930 roku.

Oferty na podkłady normalnotorowe powinne być złożone dla 2-ch wypadków procentowego stosunku ilości podkładów poszczególnych typów, a mianowicie:

1. Wypadek 1-szy:

typu I	18%
„ II	13%
„ III	13%
„ IV	14%
„ V	40%

2. Wypadek 2-gi:

typu I	40%
„ II	12%
„ III	19%
„ IV	6%
„ V	23%

Otwarcie ofert nastąpi dnia 15-go października 1930 roku o godz. 12-ej w Dyrekcji Okręgowej K. P. w Wilnie.

Szczegółowe przepisy co do składania ofert, jak również warunki, na których ma być zawarta umowa i warunki techniczne na dostawę podkładów są do przejrzenia w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie (ul. Słowackiego 2 III piętro, pokój Nr. 38).

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie zwraca uwagę na rozpisany

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę w roku 1931/32 390.000 sztuk podkładów sosnowych, który odbędzie się w dniu 15 października 1930 r.

Termin składania ofert do dnia 15 października 1930 r. do godziny 12-tej w południe.

Bliższe szczegóły podane są w „Monitorze Polskim" z dnia 18 września 1930 r. Nr. 216.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie ogłosiła nieograniczony

PRZETARG

na dostawę 130.000 podkładów sosnowych z terminem wniesienia ofert do dnia 15-go października 1930 do godziny 12-tej. Bliższe szczegóły przetargu podane są w „Monitorze Polskim" Nr. 216 z dnia 18 września 1930 r.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Stanisławowie rozpisuje nieograniczony

PRZETARG

na dostawę 135.000 sztuk normalnotorowych podkładów sosnowych, oraz 65.000 sztuk normalnotorowych podkładów dębowych. Termin wnoszenia ofert upływa dnia 15 października b. r. o godzinie 12 w południe. Bliższych wyjaśnień zasięgnąć można w Wydziale Zasobów Dyrekcji Stanisławowskiej, gdzie też otrzymać można formularze ofertowe i warunki dostawy, a to bezpośrednio lub pocztą za nadesłaniem należytości na porto.

AWIZO.

10 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Przemyślu, ul. Mickiewicza 44, ogłasza na dzień 2-go października br. godz. 10-ta przetarg publiczny na sprzedaż lokomobili 25 HP znajdującej się w 24 p. a. p. Jarosław.

Bliższych informacyj udziela się w godzinach urzędowych.

Szef. Budownictwa O. K. X. Inż. Schramm, major.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

Generalna Reprezentacja na Polskę
pierwszorzędnych firm austrjackich, szwajcarskich, amerykańskich i niemieckich w dziale
obrabiarek i narzędzi do metalu
poszukuje na Poznańskie
SUB-PRZEDSTAWICIELA
na prowizję, z siedzibą w Poznaniu. Dokładna znajomość języka niemieckiego konieczna. Oferty w języku niemieckim składać pod Sub-przedstawiciel 9156 do admin. „Rynku Metal. i Maszyn.", Poznań, ulica Wielka 10.

Żelaźniak-metalowiec
lat 25, przystojny, z wieloletnią praktyką w przedsiębiorstw. handl. i przemysł., prima świadectwa, samodzielny w księgowości oraz wszelkich pracach buchalterji, biegły w polskim i niem., może złożyć kaucję 1000 zł.,
poszukuje posady.
Łaskawe zgłoszenia do admin. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9254.

Werkmistrz
budowy maszyn i remontów, obeznany z odlewnią, energiczny, do lat 40, organizator, umiejący wykonywać rysunki, tylko dobry fachowiec potrzebny. Oferty do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9252.

Do oddania
zastępstwo
na tarcze szlifierskie i smarownice
syst. „Stauffer".
Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9231.

KUPNA

Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale
kupuje
T. Bielawski, Poznań,
Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Poszukuję lokomobili
na parę przegrzaną o mocy 30—35 H. P. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod 9260.

Potrzebujemy
KOCIOŁ PAROWY
Kornwald'zki
o powierzchni grzejnej około 10 do 13 mtr lub rurkowo-stojący.

Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9227

Turbinka parowa
na 8 atmosfer z prądnicą na stały prąd 220 woltów o mocy około 10 KM. poszukiwana. Zgłoszenia: **Inż. E. Jasiński,** Biuro Urządzeń Elektrotechnicznych, **Łódź,** ul. Sienkiewicza Nr. 34. 9248

Poszukuję
podłużnej przerzynaczki do drzewa
(Trännkreissäge.) Oferty z opisem i ceną: 9239
Wilno, ul. Mickiewicza 7, J. Gumowski.

Wszelkie ogłoszenia
w sprawie kupna i sprzedaży osięgają
w „Rynku Metalowym i Maszynowym"
znaczny skutek

„R. Met".
WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.
CENY OGŁOSZEŃ: $1/1$ str. 150 zł, $1/2$ str. 80 zł, $1/4$ str. 45 zł, $1/8$ str. 25 zł, $1/16$ str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%. na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się $1/1$ str. 150,— Rm., $1/2$ str. 80,— Rm., $1/4$ str. 45,— Rm., $1/8$ str. 25,— Rm., $1/16$ str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.